30 MAI 1953

Illinois U Library
France

N° 398 - 100 FRANCS

ILLUSTRATION

LE MONDE ILLUSTRÉ

DANS CE NUMÉRO

★

CE QUE SIGNIFIE LE TRAITÉ FRANCO-SARROIS

★

LA VILLA MÉDICIS A 150 ANS

★

L'ÉCOLE VÉTÉRINAIRE D'ALFORT

LA SAISON DE PARIS EST OUVERTE...

... Et des milliers de visiteurs se pressent dans les rues de la capitale pour admirer les chefs-d'œuvre d'ingéniosité que, dans une sorte de tournoi, les vitrines offrent aux regards comme autant d'exemplaires achevés du goût de Paris.

Phot. « France-Illustration » (Roger Boulet).

SAMEDI PROCHAIN 6 JUIN

NOTRE NUMÉRO SPÉCIAL CONSACRÉ AU

COURONNEMENT DE S. M. ELIZABETH II

★

NOMBREUSES ILLUSTRATIONS EN COULEURS ET EN NOIR

textes de :

G. DUHAMEL, de l'Académie française.
A. MAUROIS, de l'Académie française.
La princesse BIBESCO.
Mrs. SHEW.

RETENEZ DÈS AUJOURD'HUI CE NUMÉRO
chez votre fournisseur habituel

SAMEDI 27 JUIN

A L'OCCASION DU SALON DE L'AVIATION

NUMÉRO SPÉCIAL

nous présenterons les dernières créations des constructeurs français et étrangers dans les domaines commercial et militaire. Une place importante sera réservée aux récents appareils utilisés sur nos lignes commerciales.

Photographies en noir et en couleurs

Apprenez l'ANGLAIS tel qu'on le parle en ANGLETERRE

Aucun livre ne peut vous apprendre à parler une langue étrangère correctement. Vous devez entendre parler les gens du pays même. Autrefois un séjour coûteux à l'étranger était indispensable. Maintenant, grâce à LINGUAPHONE, vous pouvez, dans des conditions accessibles à tous, apprendre une langue étrangère tout en restant chez vous, aussi facilement qu'un bébé apprend sa langue maternelle, d'abord en écoutant, ensuite imitant, enfin parlant.

La Méthode LINGUAPHONE d'enseignement par disques, vous met directement en contact avec des professeurs qui vous parlent dans leur propre langue. Vous apprenez aussi vite que vous le désirez, vous répétez les leçons aussi souvent que vous en avez besoin, vos professeurs étant toujours là pour vous guider. Dès le début, vous vous trouvez transporté dans l'ambiance de la vie du pays même et 60 heures suffisent pour que vous puissiez participer à des conversations pratiques.

Il est facile et rapide d'apprendre une langue étrangère avec LINGUAPHONE et c'est un passe-temps des plus amusants.

COURS EN 29 LANGUES
ANGLAIS - ALLEMAND - ESPAGNOL
HOLLANDAIS - ITALIEN - HÉBREU
PORTUGAIS - RUSSE - ARABE - ETC.

préparés par
200 PROFESSEURS
utilisés par
15.000 ÉCOLES
adoptés par
1.500.000 ÉLÈVES

DÉMONSTRATION GRATUITE

Si vous êtes à Paris venez prendre une "leçon démonstration" sans engagement et sans frais. Tous les jours (Samedi et lundi compris) de 8 h.30 à 12 h.30 et de 14 h. à 19 h.

INSTITUT LINGUAPHONE
12, Rue LINCOLN (Champs-Élysées) PARIS-8e

GRATUIT!

Demandez cette nouvelle brochure illustrée, offerte gracieusement. Vous y trouverez tous détails sur l'étonnante méthode LINGUAPHONE et l'offre exceptionnelle d'un essai gratuit de 8 jours, dans la langue de votre choix. Ecrivez dès aujourd'hui en postant ou recopiant le coupon ci-dessous.

DEMANDEZ L'ESSAI GRATUIT
INSTITUT LINGUAPHONE (Dépt. R.43)
12, Rue LINCOLN (Ch.-Élysées), **PARIS-8e**

Veuillez m'envoyer gratuitement votre plaquette de 28 pages sur LINGUAPHONE et les détails pour faire un essai de 8 jours chez moi.

NOM.....

ADRESSE.....

Plaisir et Santé en AUVERGNE

qui vous offre dans un cadre unique
LES CURES BIENFAISANTES
ET LES AGRÉMENTS DE SES
GRANDES STATIONS THERMALES

***LA BOURBOULE** (850 M.) Affections respiratoires - Asthme - Lymphatisme - Maladies de la peau - Anémies - Soins thermaux du visage.*

***CHATEL-GUYON** (400 M.) Intestin - Foie Colibacillose - Entérites infantiles et coloniales.*

***LE MONT-DORE** (1050 M.) Asthme - Affections respiratoires - Maladies du Nez et de la Gorge - Troubles de la Voix.*

***ROYAT** (450 M.) Cœur - Artères - Circulation - Artérite oblitérante - Spasmes vasculaires.*

***SAINT-NECTAIRE** (700 M.) Albuminuries Néphrites et néphroses - Pyélonéphrites.*

AUVERGNE TERRE DE SANTÉ

HOTELS ET PENSIONS TOUTES CATÉGORIES

RENSEIGNEMENTS

Bureaux de Tourisme, Hôtels, Etablissements Thermaux, Syndicats d'Initiative des Stations.

René Ravo

PUB. JOUVE N° 58

BIARRITZ à 7h. de Paris

HOTELS	PENSIONS depuis	CHAMBRES depuis	RESTAURANTS Prix des repas	OBSERVATIONS
LUXE 4 étoiles	4.000 fr.	1.875 fr.	1.375 fr.	*De Juillet au 15 Septembre Prix supérieurs de 15 à 25 % sur tarif ci-contre (sauf sur restauration).*
4 étoiles	2.200 fr.	1.500 fr.	900 fr.	
3 étoiles	1.650 fr.	800 fr.	600 fr.	
2 étoiles	1.350 fr.	600 fr.	500 fr.	
1 étoile	1.000 fr.	500 fr.	400 fr.	

TOUTES TAXES ET SERVICE COMPRIS

GENTIANE

HYGIENO

LE DÉTARTRANT
POUR CUVETTES DE W.-C., RADIATEURS, ETC.

J. LEFEBVRE
Agent général
9 bis, rue du Cdt-PILOT — Neuilly-sur-Seine — Tél. : MAI. 50-20

LA SUISSE MERIDIONALE

PAYS RADIEUX - SÉJOUR MERVEILLEUX

TESSIN

Pays qui chante la joie de vivre et l'allégresse des vacances !... Terre idyllique où le soleil du Midi fait fleurir l'oranger... Paysages charmants égayés de lacs d'azur et de pittoresques villages... Casino, Golf, Tennis, Yachting, Plages, Funiculaires, Excursions en cars et en bateaux.

LUGANO la station de renom mondial, au bord du lac de Lugano, avec ses nombreuses manifestations mondaines, musicales et sportives.

LOCARNO la perle du lac Majeur, avec Ascona et ses îles idylliques de Brissago.
2-12 juillet 1953 : VII[e] Festival international du film.

Prospectus : Agences de voyages, Offices de tourisme de Lugano, Locarno et Ascona, Office national suisse du tourisme, Paris (2[e]) 37, boulevard des Capucines.

9e ANNÉE — NUMÉRO 398

30 MAI 1953

France
ILLUSTRATION
LE MONDE ILLUSTRÉ

UN PAS VERS L'EUROPE DE DEMAIN

LE 21 MAI, DANS LE SALON DE L'HORLOGE, AU QUAI D'ORSAY, M. GEORGES BIDAULT ET LE PRÉSIDENT HOFFMANN PARAPHENT LES ACCORDS FRANCO-SARROIS

(VOIR PAGES SUIVANTES)

★ SIGNATURE DES CONVENTIONS FRANCO-SARROISES ★

LE CHARBON ET L'ACIER SARROIS

FACTEURS DU NÉCESSAIRE ÉQUILIBRE FRANCO-ALLEMAND

SONT LES BASES DE LA FUTURE EUROPE

PAR RENÉ BRANELLEC

M. Grandval, notre ambassadeur en Sarre.

J'ai vu deux hommes heureux, le président Johannès Hoffmann et l'ambassadeur Grandval. Ils m'ont dit, l'un et l'autre, les motifs honorables de leur satisfaction. J'ai vu et entendu d'autres hommes qui m'ont expliqué les motifs, non moins honorables, de leur mécontentement, voire de leur inquiétude. Les deux façons de juger les nouvelles conventions franco-sarroises qui viennent d'être signées à Paris sont parfaitement compréhensibles. La première se situe sur le plan d'une politique européenne qui mérite certains sacrifices, la seconde se place sur le plan national et humain, et là il faut avouer que la position française a été très généreuse pour les Sarrois. Au point de méconnaître assez dangereusement la légitimité et l'importance des réactions lorraines, spécialement dans l'affaire du gisement du Warndt.

Le nouvel instrument diplomatique se compose d'une convention générale, de trois conventions économiques traitant de l'exploitation des mines de la Sarre, et des régimes fiscal et budgétaire, et, enfin, de deux textes portant sur l'organisation judiciaire et l'aide mutuelle judiciaire entre France et Sarre.

La justification fondamentale des conventions réside dans l'idée qu'elles doivent préparer la voie à l'intégration européenne. C'est ce qui explique la générosité de la France, désireuse de montrer, de la manière la moins discutable, à l'opinion publique allemande non seulement qu'elle ne poursuit en Sarre aucune politique annexionniste, mais qu'elle sait oublier des susceptibilités et des intérêts régionaux et même nationaux qu'elle eût été en droit de défendre âprement, au profit d'un haut idéal. Les nationalistes de la République fédérale comprendront-ils les choses ainsi ? Cela est douteux. En revanche, et c'est la contre-partie positive des abandons français en Sarre, l'autonomie interne de ce pays ainsi que l'union économique découlant de l'union monétaire et douanière franco-sarroise sortent considérablement renforcées des négociations qui, après trois mois de pourparlers, ont abouti à l'accord.

Le président Johannès Hoffmann.

LA QUESTION DES MINES ET DU GISEMENT DU WARNDT

Les conventions économiques sont fondées sur le principe de non-discrimination pour les produits, services et matières premières des deux pays. Le gouvernement français tiendra compte des intérêts particuliers sarrois lors de la négociation et de l'exécution des accords commerciaux, traités ou arrangements monétaires ou douaniers. L'équilibre des charges économiques incombant aux entreprises des deux pays est garanti.

La partie essentielle a trait à l'ensemble des mines et au gisement du Warndt en particulier. Une entreprise commune, les Saarbergwerke, se substitue à la Régie des mines de la Sarre. Les S. B. W. paieront une taxe spéciale pour aligner leurs charges sur celles des mines françaises. Les bénéfices de l'exploitation seront utilisés à des fins sociales, le déficit étant éventuellement couvert, pour moitié, par chacun des gouvernements. Le comité de direction comprend cinq membres, dont au moins deux de chaque pays contractant. Il est assisté d'un conseil formé de dix Sarrois et de dix Français.

Un protocole spécial a été établi pour le gisement du Warndt. Un comité de cinq experts (un Français, un Sarrois et trois neutres) délimitera horizontalement et verticalement l'amodiation et fixera le montant de la redevance à payer par la France. Et toute la question est de savoir comment ce comité remplira son office.

On en discute fort en Lorraine. Nous n'avons aucune intention de jeter de l'huile sur le feu, mais il ne s'agit pas davantage de masquer des réalités aiguës que j'ai connues sur place et qui, un jour ou l'autre, pourraient se manifester désagréablement. Il faut au contraire que l'on sache en Lorraine qu'il existe à Paris des gens qui comprennent leur amertume et les soutiendront vigoureusement — dans toute la mesure de leurs moyens — le jour où il sera nécessaire et équitable de faire droit à une demande de compensation qui ne doit en aucun cas être étouffée : je veux parler de la canalisation de la Moselle, contre quoi se dessine déjà une offensive d'envergure à laquelle on a le regret de voir se joindre des Français.

Aujourd'hui, dans un mouvement de magnanimité qui, on l'espère, sera jugé à son prix — il est grand — par les Sarrois, la France accepte de reviser un contrat en bonne et due forme, en date du 2 novembre 1949, pour l'exploitation de la mine dite « Warndt-

Schœneck ». Le 3 mars 1950, le président Hoffmann faisait savoir que le contrat de concession accordé aux houillères du bassin de Lorraine n'avait fait l'objet d'aucune opposition de la part du gouvernement sarrois. « Il est entendu, écrivait-il, que cette délimitation (du bassin concédé) doit être faite de manière à permettre d'exploiter les gisements de la Sarre dans les conditions les plus avantageuses du point de vue technique et économique et en tenant compte des programmes en voie d'exécution des houillères du bassin de Lorraine. »

Il est à souhaiter que le comité des cinq experts chargé de délimiter la concession des houillères du bassin de Lorraine travaille dans l'esprit indiqué par le président Hoffmann. Sa tâche se trouve facilitée par le fait que les premiers puits d'exploitation du Warndt furent foncés par les Allemands avant 1914, c'est-à-dire avant que la frontière entre la Moselle et la Sarre, supprimée depuis 1870, eût été rétablie. Or ces puits, après le retour de la Lorraine à la France, se trouvaient sur notre territoire. Les techniciens allemands avaient donc jugé que « les conditions les plus avantageuses du point de vue technique et économique » d'exploitation du gisement du Warndt impliquaient un départ à l'intérieur du territoire français.

Tel est le principe qui fonde solidement sur la réalité des choses la concession des houillères de Lorraine. Il trouve la consolidation la plus forte dans l'esprit même de la Communauté charbon-acier, laquelle a été établie et ratifiée afin de fournir aux consommateurs d'Europe occidentale le charbon et l'acier au meilleur prix. Or les houillères lorraines détiennent le record européen en matière de rendement, avec 2.100 kilos par mineur (contre 1.600 en Sarre).

Il reste à fixer les limites territoriales du gisement du Warndt, horizontalement et verticalement, et le montant de la redevance à payer à la Sarre par les houillères de Lorraine. C'est la substance même du travail demandé au futur comité d'experts. Et d'abord, comment celui-ci sera-t-il composé ? On fera appel à des techniciens de la mine d'une réputation internationale indiscutée. L'expert sarrois et l'expert français seront trouvés sans difficulté. Qui seront les trois experts neutres ? Les conventions ne se sont pas prononcées sur ce point important. On présume que l'un des experts neutres sera néerlandais et le second, britannique. Mais le troisième ? S'il est allemand, il luttera vigoureusement pour mettre en posture défavorable les houillères de Lorraine. L'attitude constante de l'Allemagne fédérale dans l'affaire sarroise ne laisse guère espérer, en pareille matière, une parfaite objectivité.

« L'efficacité des méthodes des houillères lorraines, soutiendra-t-il, est d'autant plus grande que le gisement est plus riche. D'une part, le montant de la redevance doit être calculé en conséquence ; d'autre part, il convient d'empêcher une extension de la compétence territoriale des houillères de Lorraine sur le Warndt au détriment de la Sarre. Les Sarrois peuvent, eux aussi, foncer des puits à l'intérieur de leur territoire et continuer l'exploitation à leur profit. »

Cela promet de sévères discussions au sein de la commission des investissements de la Haute Autorité du charbon et de l'acier, à Luxembourg. Ignorera-t-on le considérable effort financier des houillères de Lorraine pour moderniser leur équipement en vue de l'exploitation la plus rationnelle du gisement du Warndt ? Les investissements sont faits. Ils l'ont été en tenant compte des conditions techniques actuelles de la production charbonnière, qui n'ont plus rien de commun avec les anciennes. Naguère on ne descendait pas à plus de 800 à 1.000 mètres de profondeur. Les galeries rayonnant autour des puits n'excédaient pas 1 à 2 kilomètres de longueur. Aujourd'hui, on réduit systématiquement le nombre des puits et l'on concentre la production sur quelques sièges formidablement équipés. On descend à 2.000 mètres et plus. Les galeries de desserte d'un puits atteignent 4, 5 et jusqu'à 6 kilomètres. Et nous n'avons pas encore parlé du prodigieux effort humain des mineurs et ingénieurs lorrains. Ils croient à leur travail, l'on pourrait dire à leur « mission ». Ils font la guerre du charbon, farouchement. Une leçon pour les Parisiens sceptiques, fatigués, désabusés. Qu'ils y aillent voir !

Déjà, les modifications apportées au contrat signé en 1949 par la Régie des mines de la Sarre et les houillères de Lorraine mettent celles-ci en situation désavantageuse. Alors que toutes les concessions portent sur une durée minimum de cinquante années, durée prévue au contrat de 1949, l'accord actuel réduit à trente années le temps de la concession. En outre, dans les dix dernières années, les houillères de Lorraine devront exécuter tous travaux d'aménagement que la Sarre jugerait utiles pour continuer l'exploitation, à son profit, dans les meilleures conditions.

L'accord stipule également que les houillères de Lorraine devront employer, progressivement, une forte proportion de porions et d'ingénieurs sarrois. Le précédent de l'entre-deux-guerres n'est pas encourageant à cet égard. Loin de détendre l'atmosphère en Lorraine, cette condition risque de l'envenimer. Elle devra être appliquée avec beaucoup de souplesse et de prudence si l'on veut éviter de sérieux malentendus.

Tout cela montre que les récentes conventions, pour ne pas se traduire par une perte trop importante pour la France, supposent de la part des futurs experts qui préciseront les droits et charges des houillères de Lorraine un large esprit d'équité. Elles reposent également sur une confiance quasi absolue dans l'avenir de la construction européenne. Etudiées dans la perspective d'une unification certaine de l'Europe, elles sont raisonnables et la plupart de leurs difficultés apparentes s'évanouissent. Dans l'hypothèse d'un échec, en revanche, les inconvénients seront nombreux, pour nous spécialement, qui assumons la plupart des risques. On ne pourra certes, de cette façon, reprocher à la France d'avoir imposé à un petit pays la loi du plus fort. Ce qui est très satisfaisant du point de vue de la morale internationale.

On ne saurait nous reprocher, pas plus qu'au gouvernement sarrois, de ne pas avoir mis fin à l'imbroglio qui règne dans la sidérurgie sarroise. La situation y est confuse, la Sarre ayant été de tout temps le point de rencontre des grandes affaires sidérurgiques françaises, allemandes, sarroises et luxembourgeoises, qui n'aiment pas crier sur les toits leurs ententes ni leurs différends. Les usines de Völklingen et de Neunkirchen restent sous séquestre. Les négociations à leur sujet durent depuis des années. Si elles aboutissent à un mariage d'intérêts, cela ne surprendra personne. L'essentiel est qu'elles ne se traduisent pas, au moins pendant la période transitoire du traité charbon-acier, par une brutale rupture d'équilibre jouant au détriment de la France.

LE PRÉSIDENT HOFFMANN ET L'AMBASSADEUR GRANDVAL *m'ont dit...*

SES adversaires disent de lui : « Il y a un seul Sarrois en Sarre, l'ambassadeur Grandval. » Nul ne lui conteste une intelligence aiguë et la volonté passionnée d'aboutir au but qu'il s'est fixé.

Il m'a reçu aussitôt après la signature des conventions.

« Comment peut-on, selon vous, en faire ressortir les avantages du point de vue français ? lui ai-je demandé.

— Désormais, tout argument contre une prétendue politique française annexionniste en Sarre tombe. L'institution d'un tribunal arbitral neutre qui tranchera les différends susceptibles de se produire au cours de l'union monétaire, douanière et économique est très importante. »

Le président Hoffmann nous rejoint. Il a l'aspect d'un homme fort content d'avoir mené à son terme un travail long, délicat, dont aucun adversaire politique ne peut contester qu'il a pour la Sarre les résultats les plus favorables.

« Que pensez-vous, monsieur le président, de la proposition faite par Bonn de résoudre le problème économique sarrois dans un cadre franco-germano-sarrois ?

— Par notre territoire et le Luxembourg voisin, tous les produits allemands eussent risqué d'envahir la Belgique.

— Vouloir faire de la Sarre une sorte de Tanger était parfaitement illusoire, intervient l'ambassadeur. Tout le monde s'en fût mal trouvé. Il faut attendre que la solution européenne se précise. Nous avons travaillé dans ce sens.

— Prévoyez-vous les réactions de Bonn ?

— A Bonn, on ne sera pas content, répond le président... Mais beaucoup d'Allemands me comprennent et m'approuvent. »

Trois mois de négociations aboutissent enfin à la signature des nouvelles conventions.

CRISE DE MAJORITÉ

En refusant à M. René Mayer — par 328 voix contre 244 — les pouvoirs spéciaux qu'il réclamait, l'Assemblée nationale a ouvert, dans un moment grave, une crise singulièrement difficile à résoudre tant elle déborde du cadre d'un banal changement gouvernemental.

Plus que d'une crise ministérielle il s'agit, en effet, d'une aggravation de cette crise de majorité qui a rendu si précaire la vie des gouvernements dont le quatrième, depuis la nouvelle législature, vient de disparaître après quatre mois d'une existence sans cesse menacée.

En rendant leur liberté aux élus du R. P. F., en les dégageant ainsi de la discipline sévère et ascétique qui avait déjà provoqué l'éclatement de son Rassemblement, le général de Gaulle a bouleversé quelque peu les données du problème parlementaire. Car l'appât du pouvoir, cet « appel à la soupe » qu'il dénonçait avec une ironie méprisante, n'a pas agi seulement sur les dissidents auxquels il faisait allusion. Les élus R. P. F. ont réussi, certes, en rejoignant massivement les communistes et les socialistes dans l'opposition, à renverser un ministère. Mais cette coalition n'avait de lien commun qu'une égale hostilité envers le gouvernement et son chef.

Or demain il faudra, pour recoudre, une majorité. Sur quelles bases ? Pour quelle action ? « Il est plus facile de changer de gouvernement que de trouver un programme », disait M. René Mayer dans son ultime appel. Pourtant les mêmes difficultés, les mêmes obstacles sur lesquels il a trébuché se retrouveront accrus, aggravés par la crise, sous les pas de son successeur. Lorsque celui-ci réclamera ces pouvoirs spéciaux sans lesquels il n'est pas de redressement possible il se heurtera, en vertu du système trop facile qui consiste à réclamer des économies... à condition que les voisins en fassent seuls les frais, à ces coalitions qui pèsent si lourd sur les décisions parlementaires !

Le ministère René Mayer a disparu à l'heure précise où il demandait les moyens de mettre un terme au déséquilibre de nos finances et aux menaces qui pèsent sur notre monnaie. « Il est plus facile d'entrer dans l'inflation que d'en sortir », disait encore M. René Mayer. Cette constatation désabusée vaudra davantage demain qu'hier si le marasme politique devait subsister.

A défaut d'une union nationale que rend impossible, hélas ! la profondeur des divergences portant sur les plus graves problèmes de l'heure, extérieurs comme intérieurs, ne peut-on du moins espérer du parlement un reclassement, un regroupement qui assurerait à un gouvernement d'action une majorité nationale, large et cohérente ? Car la crise de majorité se transformerait vite en une crise de désaffection pour le régime si le « jeu de massacre » devait se prolonger. Et si la France, à l'heure où sa voix doit se faire entendre dans le prochain concert des Bermudes, n'avait à offrir au monde que le visage de l'impuissance et du désarroi...

AUX QUATR

EN ATTENDANT LE COURONNEMENT

Ce futur citoyen britannique n'avait sans doute jamais vu d'aussi beau soldat — même de bois — que ce rutilant tambour venu participer, avec son régiment de fusiliers gourkhas, aux fêtes du couronnement et qui, en attendant le grand jour, parfait sa virtuosité par des répétitions quotidiennes dans le camp du Surrey où est cantonnée son unité.

FRANÇOISE Ire REINE DU MUGUET

Sous le nom de Françoise Ire, Fra Gatineau a conquis une royauté, temporaire d'ailleurs. Agée de dix-neu Mlle Gatineau a en effet été proclamée du Muguet au cours de la fête traditi qui fait chaque année, au mois de mai, a la foule à Rambouillet, capitale de la fle clochettes odorantes.

SUR LES BARRICADES DE SUEZ

Dans la zone du canal de Suez, les thermomètres de la température politique sont les barricades. En période de calme elles disparaissent. Lorsque la tension s'accroît, les troupes britanniques entassent sacs de sable sur jerricans. C'est ce qui s'est produit lors de la récente rupture des négociations anglo-égyptiennes et après les déclarations violentes du général Naguib et de ses adjoints. Actue les barricades sont toujours debout, ma restent librement ouvertes à la circulatio passage de ce cycliste qui franchit l'une elles signifie : légère détente. Améliorati on peut attribuer le mérite aux efforts teurs accomplis par M. Foster Dulles son séjour au Caire.

OINS DU MONDE

LE RETOUR DE WILLIAM OATIS

R la première fois depuis trois ans, le ournaliste américain William Oatis et sa emme sont réunis (notre photographie). é, grâce aux négociations engagées par néral Eisenhower avec M. Zapotocky, des ns de Tchécoslovaquie où il avait été mé après sa condamnation pour « espion- », William Oatis, en débarquant à l'aéro- ie d'Idlewid, fut assailli de questions par plus de deux cents reporters. Après avoir déclaré qu'il n'avait au cours de ses démêlés avec la justice tchécoslovaque subi d'autre pression que psychologique, Oatis exposa que, loin de se livrer à l'espionnage, il s'était borné à faire honnêtement son métier d'informateur. Mais, précisément, la méthode de travail que les journalistes occidentaux jugent normale devient de l'espionnage pour les communistes.

M. BIDAULT A ATHÈNES

cours d'un séjour à Athènes, où il a été accueilli par M. Stephanopoulos, M. Bidault a eu avec celui-ci d'importants entre- s. Tous deux sont tombés d'accord sur la ble nécessité de diminuer la tension interna- ale et de continuer l'effort de défense entre- par les pays libres au sein de l'O. T. A. N.

L'ÉPÉE D'ACADÉMICIEN DU MARÉCHAL

Le maréchal Juin lors de sa réception sous la Coupole revêtira l'uniforme d'académicien. Pour accompagner son habit vert, la veuve de Jean Tharaud lui a offert l'épée de son mari. On voit sur notre photographie le maréchal, avec Mme Tharaud et M. Georges Lecomte, admirant l'arme pacifique.

PROPOS DU SCEPTIQUE

UN heureux homme que cet Henri IV. Tout, semblait-il, irait pour le mieux dans le plus beau des royaumes dès l'instant où chacun de ses sujets pourrait chaque dimanche mettre la poule au pot. A la nature de ces préoccupations on juge de l'état où se trouvait alors la France. On ne pensait, en somme, qu'à améliorer l'ordinaire. Pour le reste, on a le droit de supposer que le citoyen était paré, et que si un tendre cœur venait à manquer à sa félicité, la chaumière du moins ne lui faisait pas défaut.

Nous n'oserons pas affirmer que l'irritant problème du poulet dominical ne se pose plus de nos jours. L'aurait-on cependant résolu, grâce à une audacieuse politique d'élevage et de compression des prix, que les fruits de cette victoire échapperaient à Jacques Bonhomme, trop souvent contraint de dresser sous les ponts la table familiale. Pas de foyer, pas de pot ; pas de pot, pas de volaille.

Voilà l'implacable enchaînement.

Rendons maintenant cette justice aux pouvoirs publics qu'ils ne restent pas insensibles à la détresse du Français moyen relégué par la misère des temps dans la catégorie des gens sans feu ni lieu.

Leur sollicitude s'est exprimée non seulement par la création d'un ministère de la Reconstruction, mais encore par un certain nombre d'initiatives, dont on aurait grand tort de sous-estimer la portée.

C'est ainsi que la ville de Versailles a mis récemment à la disposition de ses sans-logis un stock de tramways désaffectés, transformables, pour la modique somme d'un million de francs, en pavillon *up to date*. Excitée par cet exemple, la municipalité de Limoges va plus loin et plus fort : elle liquide les gares et stations de son ancien réseau local. Soucieuse d'allécher l'amateur, elle précise même que les dites gares et stations « peuvent constituer des maisons d'habitation convenables ou pour le moins *(sic)* d'agréables pied-à-terre ».

Pourquoi s'arrêterait-on en si bon chemin... de fer? Pourquoi les wagons réformés de la S. N. C. F., qui naguère absorbaient indifféremment huit chevaux ou quarante hommes, ne seraient-ils pas attribués d'autorité aux familles nombreuses? Pourquoi les camions militaires périmés n'auraient-ils pas une destination analogue ?

Et pourquoi de nos vieux cuirassés ne fait-on pas des immeubles de rapport ? Peut-être, après tout, serait-ce encore une manière de nous mener en bateau !

Ci-dessus : vue de la Villa Médicis, où les titulaires du Grand Prix de Rome, peintres, sculpteurs, graveurs, musiciens, viennent parfaire leur éducation artistique. Ci-dessous, à gauche, la bibliothèque ; à droite, l'entrée de la Villa, un des plus beaux palais de Rome.

HENNER a peint ce tableau à Rome alors qu'il était pensionnaire de la Villa Médicis de 1859 à 1864. Cette toile est maintenant à Paris au musée Henner.

DEPUIS 1803 LA VILLA MÉDICIS

ENCLAVE FRANÇAISE DANS ROME

FORME DE JEUNES ARTISTES

PAR ROGER DARDENNE

GEORGES LEROUX : Vue de Rome prise de la Villa Médicis.

Il y a un siècle et demi, en mai 1803, l'Académie de France à Rome s'installait à la Villa Médicis. Un chapitre important de l'histoire de l'art français s'est déroulé entre les murs de ce palais romain. Il est d'ailleurs inachevé puisque l'institution demeure bien vivante. L'Académie des Beaux-Arts, à laquelle la Villa Médicis est étroitement liée, a le désir de marquer avec éclat ce cent-cinquantième anniversaire et il faut souhaiter que des questions de crédits n'en viennent point entraver la célébration, ni à Rome ni à Paris.

Dans sa séance publique de novembre dernier, l'Académie, d'ailleurs, par la plume de son érudit secrétaire perpétuel, M. Adolphe Boschot, a rendu à cette Maison d'où tant d'artistes ont pris leur essor un hommage éloquent. Nous emprunterons à la notice de M. Boschot quelques renseignements historiques.

Durant plus d'un siècle Louis XIV et ses successeurs envoyèrent à Rome pour y compléter leurs études de jeunes artistes. Ceux-ci occupèrent des logis divers jusqu'en 1725, où ils s'installèrent au palais Mancini. Ils devaient y rester jusqu'en 1803.

La règle, alors, était sévère et quasi conventuelle. Le célibat était obligatoire. Réveil à 5 heures en été, à 6 en hiver ; aussitôt après, prière et messe. On ne badinait pas du reste avec les devoirs religieux. En 1767 un pensionnaire fut exclu « pour avoir refusé de remplir le devoir pascal ». Pendant les repas, lecture à haute voix ; pas de conversations. Et pour le travail, outre les cours, dont on ne pouvait se dispenser, obligation d'exécuter, d'après les œuvres de l'antiquité et de la Renaissance, de nombreuses copies.

A la vérité, du consentement même des directeurs, ce règlement rigoureux recevait de nom-

reux adoucissements. Faute de quoi, leurs nq années romaines eussent paru bien austères ux pensionnaires.

A Révolution bouleversa l'Académie de France à Rome. Les lauréats ne pouvaient plus partir. Le directeur, un peintre nommé Suvée, ui avait, en 1771, remporté le premier prix ndis que David n'obtenait que le second, avait û, devant l'hostilité témoignée aux Français ans la Ville Eternelle, rentrer à Paris. Ce n'est u'en 1801 qu'il regagna Rome. Il trouva le alais Mancini en ruine. Au cours d'émeutes, avait été incendié et pillé. Suvée se mit aussiôt en quête d'une autre demeure où il pût loger es pensionnaires. Son choix se fixa sur la Villa Médicis, dont la situation sur la colline du Pinio l'avait séduit. Le Premier Consul le soutint nergiquement dans ses négociations, et le 8 mai 1803, à Florence, fut signé un traité 'échange. La France rendait le palais Mancini, t la Villa Médicis lui était en retour concédée. Elle était passablement délabrée. Mais en uelques années Suvée la remit en état. Quand mourut, en 1807, elle abritait une quinzaine e jeunes gens.

Depuis Suvée, nombre d'artistes célèbres se ont succédé à la direction de la Villa : Horace Vernet, qui compta Berlioz parmi ses pensionaires, Ingres, Carolus-Duran, Albert Besnard, our n'en citer que quelques-uns.

A tâche du directeur est délicate. Il lui faut conseiller de jeunes artistes au tempérament souvent accusé, dont les conceptions ont la ougue de la jeunesse et qui ne peuvent demeuer insensibles aux courants de l'époque où ils ivent. Il doit, en outre, remplir un rôle repréentatif, mondain, si l'on veut, de manière que a Villa demeure un centre de rayonnement rançais. Cela demande beaucoup de tact, de discrétion, d'adroite diplomatie. Tout le monde 'accorde à reconnaître que M. Jacques Ibert, 'actuel directeur, a parfaitement réussi dans sa mission et que sa présence à Rome sert très utilement le prestige de la France.

L'éminent musicien se trouve parfois cependant devant des problèmes administratifs épineux. Aujourd'hui les pensionnaires de la Villa Médicis peuvent être mariés. Qui dit ménage, dit enfants. Il est certain que les conditions de la vie à la Villa ont été profondément modifiées par cet état de fait. Il n'y a pas seulement une complication matérielle, il y a aussi, on le comprend aisément, mille petits problèmes nés de l'existence en commun et qu'il faut arbitrer. Comment refuser pourtant à de jeunes hommes dont certains approchent de la trentaine de fonder une famille ? Une autre question préoccupe beaucoup aussi M. Jacques Ibert. Le prix de Rome, à part le séjour en Italie, n'ouvre droit à rien. Les lauréats, à leur retour, après quelques années passées dans d'excellentes conditions, se trouvent bien souvent dans une situation où ils ont besoin de beaucoup d'énergie, de persévérance et de quelque chance aussi. La transition brusque des faciles années romaines à une lutte assez âpre les laisse parfois désemparés.

Ce souci bien légitime de percer sans trop attendre explique qu'actuellement de jeunes artistes s'écartent des concours de Rome. Ils craignent, en s'éloignant pour quelques années de Paris, centre de l'activité artistique, de nuire à leur carrière.

POURTANT, tous ceux qui ont séjourné à la Villa en ont gardé un souvenir enchanté. Ah ! quelles belles années nous avons vécu alors ! répètent-ils à l'envi.

Leur sentiment commun a été exprimé par le maître graveur Decaris dans une lettre qu'il a bien voulu nous adresser et qui est d'un tour si charmant que nous ne résistons pas au plaisir de la citer :

« Demander à un ancien « Prix de Rome » ce qu'il pense de la Villa Médicis, c'est, neuf fois sur dix, demander à Roméo ce qu'il pense de Juliette. Comment en serait-il autrement ? Envoyer un beau matin des jeunes gens dans un endroit d'une beauté incomparable, où ils trouveront une pension, des domestiques et un travail laissé, en grande partie, à la liberté de chacun, c'est transformer une vie souvent terne et difficile en un paradis doré et majestueux. Le pensionnaire y vit pendant trois ans dans une sorte de rêve. Cette atmosphère artificielle est le seul grave reproche que l'on puisse faire à l'institution. Malheur à celui qui ne se rend pas compte du caractère tout à fait exceptionnel de sa nouvelle existence ! Retrouver un atelier poussiéreux dans la triste rue d'une banlieue maussade ou d'un quartier éloigné, c'est une rude épreuve pour le pensionnaire « sortant ». S'il ne réagit pas, il passera le reste de ses jours à regretter la splendeur et la facilité des années romaines.

» Je me souviens de mes premiers réveils à la Villa Médicis. Je sortais des mansardes et des casernes. On peut être heureux dans une mansarde et il y a de braves types dans les casernes, mais le contraste était si violent qu'il me fallut un bon moment pour croire à la réalité du décor sur lequel s'ouvrait la fenêtre : l'admirable façade de la Villa inondée de la lumière du matin, le ciel pur, l'ordonnance merveilleuse des jardins et de l'architecture, le bruit de l'eau dans les vasques. Chateaubriand, lorsqu'il parle de Combourg, nous dit que son cœur bat à repousser la table sur laquelle il écrit. On comprend Chateaubriand.

» La Villa Médicis est notre Combourg. Le souvenir de sa beauté s'allie à celui de notre jeunesse. Mélancolique pour les uns, exaltant pour les autres, il nous aide à supporter les tracas de l'existence quotidienne, car la foi et l'amour sont au fond de notre attachement à la Villa.

» On peut se demander maintenant, alors que tout critérium artistique est délaissé, quel profit les pensionnaires peuvent tirer des exemples parfois discutables qui inspiraient les protégés de Louis XIV et de Napoléon. En Grèce on est à la source : l'eau y est très pure et rare. L'Italie, c'est le fleuve ; il s'étale majestueux et opulent, mais ses eaux, pour les nez délicats, ont l'odeur douteuse des mélanges pas très bien accordés. Bien peu de ceux qu'on envoie à Rome sont touchés par Michel-Ange, Bramante ou Bernin. Les « envois », en tout cas, ne laissent apparaître aucun « italianisme ».

» Pourtant, si l'influence de Rome n'est plus sensible, ni peut-être même souhaitable, la Villa Médicis reste encore l'endroit où chacun, pendant plusieurs années, peut travailler librement sur les sujets qu'il s'est choisis. Occasion unique, jamais retrouvée. On regrette que quelques-uns soient paralysés par l'excès même de cette facilité, mais il suffirait que deux ou trois artistes, dans un siècle, puissent y concevoir des œuvres maîtresses pour que l'existence de la Villa Médicis soit justifiée. »

TEMPS heureux aussi pour M. Georges Leroux, de l'Institut, qui ne se souvient pas sans émotion des années passées à Rome sous la direction de Carolus-Duran.

Il y a beaucoup travaillé, il y a appris beaucoup de choses. Et il y a goûté profondément la liberté de travailler sans contrainte, débarrassé de soucis matériels.

« Pensez, nous dit-il, que j'ai pu, tout en exécutant mes envois réglementaires, peindre assez de toiles pour qu'elles aient, à mon retour en France, composé ma première exposition à Paris, chez Georges Petit. »

Et M. Georges Leroux évoque aussi la bonne et franche camaraderie qui unissait tous les hôtes de la Villa, les amitiés nouées alors et qui se sont prolongées à travers l'existence, pour lui en particulier celle qui l'attachait au compositeur Louis Dumas, mort il y a quelques années après avoir longtemps dirigé le Conservatoire de Dijon.

De cette atmosphère cordiale et facile, M. Tony Aubin, le brillant compositeur et chef d'orchestre, se souvient aussi avec plaisir. Il juge fort profitables les contacts qui s'établissent

La Villa Médicis au XVIIIe siècle : gravure d'HUBERT ROBERT.

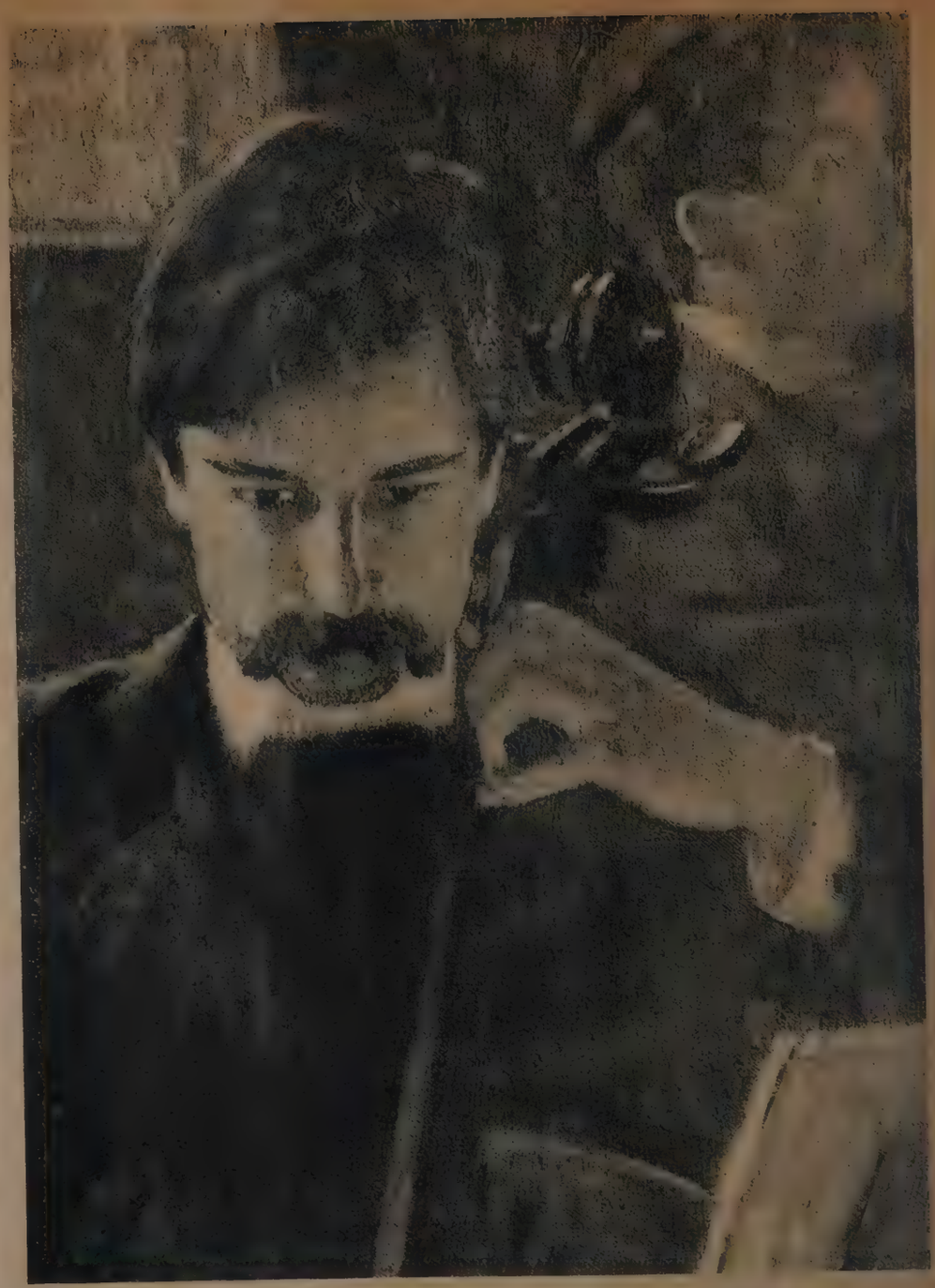
La salle à manger est décorée de nombreux tableaux.

Amusante caricature qui évoque la randonnée des pensionnaires parcourant l'Italie avant leur arrivée à Rome.

Les jardins de la Villa par ALBERT DECARIS.

Le maître **LANDOWSKI**, dans son atelier de Boulogne, travaille à la porte monumentale de la Faculté de médecine.

Le menuisier de la Villa en tenue de bersaglier. Dessin de **DELPECH**.



Ce portrait du compositeur Louis Dumas fut peint à Rome par son camarade de promotion **M. GEORGES LEROUX**, aujourd'hui membre de l'Institut.

entre musiciens et « plasticiens ». Les échanges d'idées que permettent les longues conversations entre spécialistes d'arts différents sont enrichissants.

Le sort des grands prix après les années d'Italie est aussi pour M. Tony Aubin un sujet d'inquiétude.

A dire vrai, il nous a semblé que dans cette affaire chacun a tendance à croire que son voisin « se débrouille » plus facilement que lui. Peintres et sculpteurs pensent que les musiciens se tirent d'embarras comme chefs d'orchestre ou virtuoses ; les musiciens supposent que le professorat peut assurer l'existence de leurs camarades. En fait, et sauf peut-être pour les architectes, les difficultés paraissent bien être les mêmes pour tous, encore que le titre de Grand Prix de Rome soit un viatique d'une incontestable efficacité.

La liberté de circuler et de travailler à sa guise, M. Delpech, un des tout derniers grands prix de gravure — il est entré l'an dernier — l'a pleinement éprouvée, puisqu'il avoue qu'il fut le plus souvent en voyage.

Plus que la Rome antique, semble-t-il, et le passé monumental, l'Italie actuelle l'a séduit. Il s'est passionné pour une cité grouillante comme Naples. M. Delpech pense que le meilleur de l'institution du Prix de Rome est dans cette facilité de circuler, et il se demande s'il ne serait pas intéressant parfois de ne pas imposer au lauréat le voyage d'Italie et de lui permettre d'opter pour quelque autre pays qui l'attirerait.

MAIS nous nous écartons là de la Villa Médicis. M. Landowski allait nous y ramener. Le puissant sculpteur, qui vient d'achever un important monument pour le Père-Lachaise et que nous trouvons en train de travailler à la porte monumentale de la nouvelle Faculté de médecine, a connu la Villa Médicis comme pensionnaire, puis comme directeur. De ses camarades, plusieurs sont devenus célèbres : l'architecte Bigot, Tony Garnier, un des maîtres de l'urbanisme, le peintre Sabaté et le compositeur Florent Schmitt. Leur directeur était Guillaume, peintre et sculpteur ; lettré, taciturne, il était tout dévoué à ses élèves. Son successeur fut Carolus-Duran, aussi exubérant que Guillaume était réservé. Revenu à Rome comme directeur, M. Landowski a vu passer à la Villa de brillants sujets, entre autres les peintres Fontanarosa et Yves Brayer et le sculpteur Lagriffoul. De ces deux périodes il a gardé le meilleur souvenir. La Villa Médicis entretenait avec les archéologues de l'Ecole de Rome les rapports les plus cordiaux. « Nous hébergions les élèves de l'Ecole d'Athènes à leurs passages à Rome et nous étions tout aises de montrer à ces normaliens que pour le « canular » les Beaux-Arts ne les craignent point. » M. Landowski parle avec plaisir des réceptions de l'ambassade au temps d'Henry de Jouvenel et de M. de Chambrun. Il évoque non sans humour ses entrevues avec Mussolini. Et il fournit à cet article sa conclusion, qui rejoint celle de son confrère Decaris : « On médit volontiers du Prix de Rome et de la Villa Médicis. Qu'on se reporte aux listes des lauréats. On y verra en cent cinquante ans beaucoup d'hommes de talent, quelques génies. La Villa ne les a pas faits. Elle les a du moins aidés, en leur assurant quelques années d'indépendance, à prendre conscience d'eux-mêmes. N'est-ce pas assez pour justifier son existence et son maintien ? »

LES AMÉNAGEMENTS D'OTTMARSHEIM ASSURENT ANNUELLEMENT UN MILLIARD DE kWh A LA FRANCE

PAR RENÉ PARNAY

Le 16 mai dernier, M. Jean-Marie Louvel, ministre de l'Industrie et de l'Energie, a inauguré la centrale électrique d'Ottmarsheim (Haut-Rhin) et le deuxième bief du grand canal d'Alsace. Inauguration favorisée par un soleil presque trop ardent et qui permit aux nombreux invités d'admirer une installation qui mérite les plus grandes louanges. Entre les grands travaux entrepris sur le territoire français, le canal d'Alsace est un des plus considérables, et son importance pour l'économie nationale est énorme.

Rappelons d'abord que l'aménagement du Rhin entre Bâle et Strasbourg a été approuvé en 1925 par la Commission centrale du Rhin. La loi du 19 février 1950 a attribué l'ensemble de cet aménagement à l'Electricité de France. On en attend une production annuelle de 6 milliards et demi de kWh d'énergie électrique. D'autre part, le creusement du canal doit faciliter la navigation sur le Rhin, entre Bâle et Strasbourg, à toute époque de l'année et avec un enfoncement maximum des bateaux.

L'ensemble de l'aménagement doit comprendre sept chutes au long du canal, disposées à la façon de marches d'escalier. Kembs, Ottmarsheim, Fessenheim, Beinheim, Bootzheim, Rhinau, Plobsheim sont les points successifs de ces chutes.

La première usine hydro-électrique alsacienne construite sur le Rhin, celle de Kembs, fut inaugurée le 9 octobre 1932 par le président de la République, M. Albert Lebrun. Il a donc fallu vingt ans pour arriver à la mise en service du second ouvrage, celui d'Ottmarsheim. Evidemment, ce retard incombe à la guerre et aux circonstances qui l'ont précédée ou accompagnée. Kembs fut, pendant les hostilités, partiellement détruit. C'est seulement après la reconstruction, en 1946, que l'Energie électrique du Rhin put envisager les travaux d'Ottmarsheim. L'Electricité de France devait les entreprendre dès sa nationalisation et les mener à bonne fin.

Les résultats de Kembs justifiaient d'ailleurs pleinement la poursuite de l'aménagement du fleuve. Kembs assure en effet annuellement un milliard de kWh. D'autre part, la navigation entre Bâle et Strasbourg est passée de 293.000 tonnes en 1932 à plus de 4 millions en 1952.

C'est également un milliard de kWh que doit fournir chaque année la nouvelle centrale d'Ottmarsheim. Et puisque nous en sommes aux renseignements d'ordre général, indiquons que les cinq biefs qui restent à réaliser couvrent 94 kilomètres. Si l'exécution peut en être effectuée sans interruption, on peut prévoir qu'il y a là pour environ dix-huit ans de travaux. C'est une perspective qui ne peut être regardée qu'avec beaucoup de satisfaction par le nombreux personnel qu'elle intéresse, et l'on comprend que des applaudissements nourris aient accueilli l'annonce faite par M. Louvel que des instructions étaient données pour entreprendre sans retard le tronçon de Fessenheim.

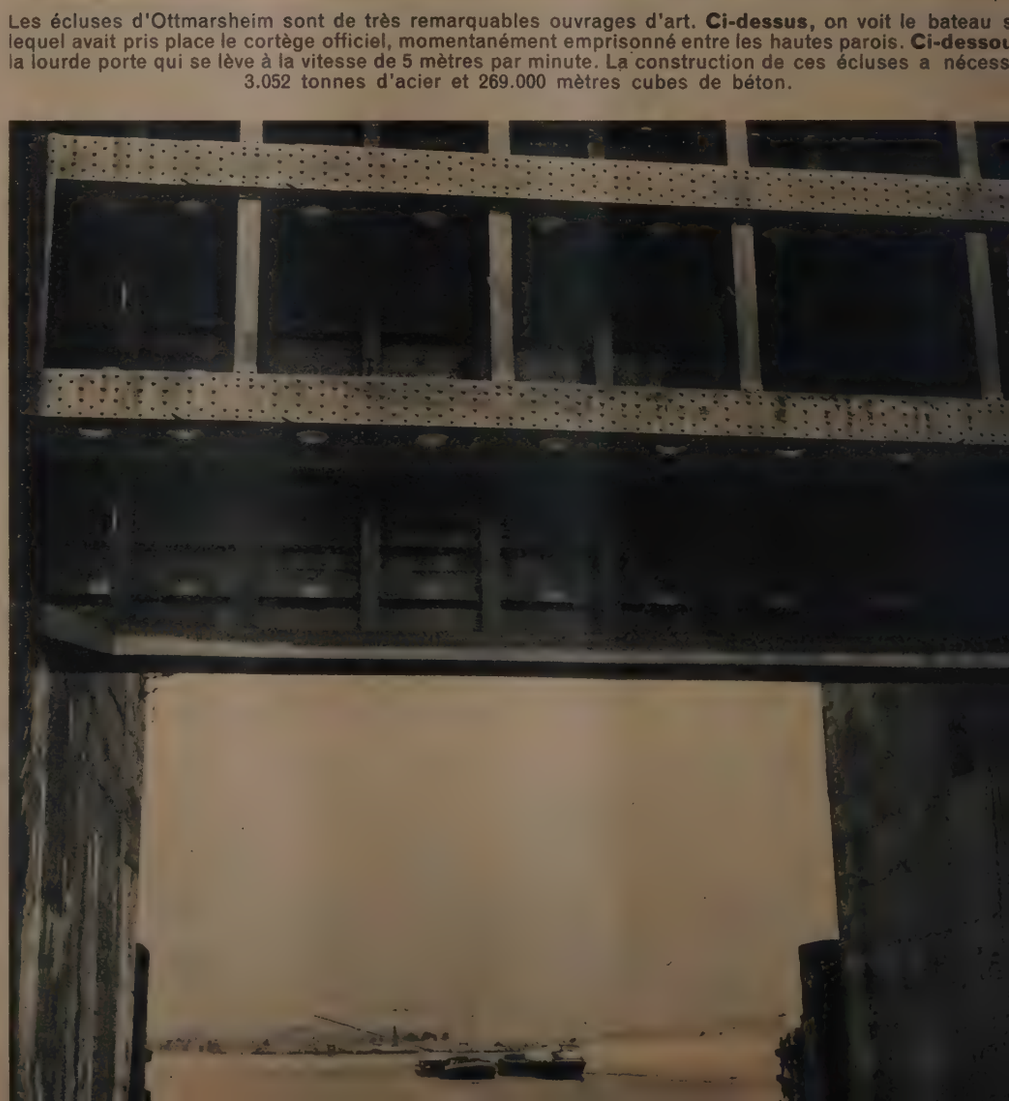
PAR UN EFFORT GIGANTESQUE UNE RÉGION A ÉTÉ TRANSFORMÉE

Quant aux ouvrages d'Ottmarsheim, ils constituent, qu'il s'agisse de l'usine ou du canal, un travail grandiose. On a tenu à juste titre à rendre hommage au technicien éminent qui en est l'auteur, M. Marcel Clément, ancien président-directeur général de l'Energie électrique du Rhin, aujourd'hui contrôleur général à la direction de l'équipement de l'E.D.F. A son nom a été associé celui de M. René Kœchlin, qui a tant fait pour l'aménagement du Rhin et dont les deux fils assistaient au banquet d'inauguration.

Dans cette région l'homme a véritablement transformé la nature, et c'est un assez étonnant spectacle de voir le Rhin qui a abandonné ses eaux tumultueuses au canal, que nous avons parcouru en vedette et où elles coulent, maîtrisées.

La perfection des ouvrages d'art et du matériel n'est pas moins remarquable. En particulier, la traversée des écluses est un moment impressionnant. Le bateau est enfermé entre de hautes murailles métalliques, et le voyageur voit se lever devant lui de lourdes portes, qui, peu à

Les écluses d'Ottmarsheim sont de très remarquables ouvrages d'art. **Ci-dessus,** on voit le bateau s lequel avait pris place le cortège officiel, momentanément emprisonné entre les hautes parois. **Ci-dessou** la lourde porte qui se lève à la vitesse de 5 mètres par minute. La construction de ces écluses a nécess 3.052 tonnes d'acier et 269.000 mètres cubes de béton.



Pour obtenir un effet imprévu, cet opérateur de cinéma s'est installé dans une petite cage accrochée au pont roulant qui la déplaçait.

peu, découvrent le paysage qu'elles interceptaient. Ces portes pèsent 340 tonnes pour le grand sas et 160 tonnes pour le petit ; leur vitesse de levage est de 5 mètres par minute. Les deux sas ont respectivement 23 mètres et 12 mètres de largeur et la même longueur de 185 mètres. Quatre aqueducs servent au remplissage et à la vidange des écluses. La dénivellation du plan d'eau est de 18 mètres et sa vitesse de déplacement de 1 m. 50 par minute dans le grand sas et de 3 mètres par minute dans le petit, ce qui constitue le record d'Europe. Les durées d'éclusage sont de onze et de dix-huit minutes, progrès sensible sur Kembs, où l'éclusage demande vingt-sept minutes. Et pour la première année d'exploitation — février 1952-février 1953 — il a été éclusé dans les deux sens seize mille bateaux, soit 4,5 millions de tonnes. On gagne une demi-heure à une heure sur la durée du voyage de remonte et de descente.

A l'usine hydro-électrique, on a admiré les proportions heureuses de la salle des machines, la clarté qui y règne ; au premier étage, le tableau de commandes. Sans entrer dans trop de détails techniques, disons que l'usine est équipée de quatre turbines d'une puissance de 212.000 CV, de quatre alternateurs et de trois transformateurs. Elle dispose pour la manutention de deux ponts roulants de 170 tonnes.

PENDANT CINQ ANS LES HOMMES ONT MIS EN ŒUVRE LES PLUS PUISSANTES MACHINES

On imagine sans peine l'importance du chantier qui a permis une réalisation d'une pareille ampleur.

Des centaines de milliers de mètres cubes de terrassement ont été exécutés, des centaines de milliers de mètres cubes de béton et des tonnes d'acier employés.

Les engins mécaniques les plus puissants et les plus perfectionnés ont été mis en œuvre : excavateurs géants, pelles à moteur, draglines, bulldozers. Le coût total des travaux est de

Les personnalités officielles admirent la perfection du tableau de commandes de l'usine.

Pour l'inauguration l'usine avait été sobrement décorée

M. Gaspard, directeur général d'E. D. F., accueille le ministre, M. Jean-Marie Louvel.

Cette carte montre la partie des travaux d'aménagement du Rhin exécutée et ce qui reste encore à accomplir, soit cinq biefs pour le canal et cinq usines : dix-huit années de travaux en perspective.

M. Flouret, président du conseil d'administration d'E. D. F., prononçant son discours.

quelque 28 milliards. Pendant des mois, de 1947 à 1952, ingénieurs, architectes, cadres et ouvriers ont travaillé et quatorze membres du personnel ont trouvé la mort en accomplissant leur tâche.

Il a fallu organiser l'existence de ce personnel. Trente lignes de cars amenaient sur les chantiers les travailleurs de la région.

Des cités ont été créées qui abritaient une population de quatre mille personnes, dont mille cent enfants.

Ces cités, où il naissait en moyenne en 1950 un enfant par jour (il en est encore né deux cent cinquante et un en 1951, où l'effectif était plus réduit), comprenaient un centre d'enseignement ménager et un service d'aide aux mères, cinq jardins d'enfants pouvant accueillir deux cents bambins, onze classes primaires pour recevoir quatre cents élèves, quatre foyers, une salle de spectacle.

En une seule année le service médical a pratiqué plus de dix mille examens, dont trois mille cinq cents radioscopies.

LE RHIN, AGENT DE RAPPROCHEMENT

UNE étape s'est achevée avec Ottmarsheim. Une autre étape va commencer à Fessenheim, où il va falloir remettre en place toutes les installations techniques et sociales qui permettront d'élever la troisième usine hydro-électrique et d'aménager le troisième bief du canal du Rhin.

Au cours du banquet d'inauguration M. Jean-Marie Louvel a mis en relief toute l'importance de l'œuvre déjà accomplie. Il a montré qu'avec l'aménagement du Rhône (et ce lui fut l'occasion de saluer M. Caquot) et l'aménagement qu'il faudra entreprendre de la Moselle l'aménagement du Rhin est capital pour l'économie de notre pays.

Il a aussi une valeur politique et morale, comme l'a souligné dans son discours M. Flouret, président du conseil d'administration de l'E. D. F., en formulant l'espoir que les « citadelles pacifiques » que sont les usines nouvelles permettront au fleuve de retrouver sa « vertu de liaison et de rapprochement ».

Photographies Serge Lido et *France-Illustration* (Roger Boulet).

Le bouquet traditionnel a été remis à M. Louvel (à droite) par cette gentille Alsacienne.

DE L'UNITÉ-NATION A L'UNITÉ-CONTINENT

Préparée par une évolution constante du rail, l'organisation européenne des transports a dû ignorer les voyages aériens, dont la vocation est mondiale.

PAR RENÉ TANGUY

LE saut de l'unité-nation à l'unité-continent, étape vers les intégrations plus vastes que laissent prévoir maints faits d'ordre politique, économique, militaire, est inévitable dans le domaine des transports, où le développement même de la technique l'impose. Le phénomène est patent aussi bien pour le rail et la route que pour les voies navigables, malgré le retard que ces dernières ont pris sur les deux premiers du point de vue de l'intégration. Le cas des transports aériens est à la fois plus délicat et caractéristique. La vive concurrence qui s'y exerce et surtout la constatation que l'unité-continent ne correspond déjà plus à leur champ d'application, qui est mondial, apportent une nouvelle preuve à la thèse des partisans de l'unification planétaire. S'il ne s'agit là encore que d'une vue de l'esprit, les conditions dans lesquelles doit être, dès maintenant, envisagée l'organisation des moyens de transport traditionnels montrent que le cadre européen est insuffisant. Il faut lui adjoindre l'immense domaine africain, qui formera le prolongement naturel de l'Europe.

La première apparition des wagons banalisés.

L'EXEMPLE des chemins de fer est particulièrement intéressant. Les dépôts de locomotives à vapeur, qui, en 1938, étaient distants de 50 kilomètres, sont remplacés par des dépôts de machines électriques ou diesel séparés par 200 à 300 kilomètres. Les wagons, plus robustes qu'en 1938 et de capacité beaucoup plus grande, sont susceptibles de circuler de plus en plus loin et de plus en plus vite. Selon certains experts, pour utiliser à leur meilleur rendement les locomotives électriques, il faut disposer d'un rayon de 500 kilomètres autour du point d'attache (et jusqu'à 800 kilomètres pour les diesel électriques). De tels rayons d'action coupent beaucoup de frontières politiques des États européens.

Cette évolution a provoqué depuis longtemps la naissance d'organismes internationaux qui se sont efforcés à diminuer les inconvénients résultant des disparités nationales. La Compagnie des wagons-lits a fêté ses soixante-quinze ans. L'Union internationale des chemins de fer (U. I. C.), fondée en 1922, réunit trente-six administrations. Présidée par M. Louis Armand, directeur général de la S. N. C. F., elle s'est attachée à résoudre, du point de vue technique, les difficultés mêmes qui s'étaient manifestées du temps qu'existaient dans un même pays différents réseaux soucieux de conserver leur particularisme, leurs méthodes d'exploitation, leur parc propre, leur personnel. Lorsqu'un des wagons d'une compagnie franchissait la frontière concurrente, des règles rigides imposaient le retour au bercail de la brebis égarée dans les délais les plus rapides, dût-on renvoyer le wagon à vide. D'où la crise grave qui sévit pendant la guerre 1914-1918 et imposa l'organisation d'un pool dont tout le monde se trouva fort bien. Les réseaux estimèrent que l'économie de l'exploitation en pool atteignait le sixième des wagons échangés. L'équilibre entre les réseaux fut dès lors assuré, sur le territoire français, non plus par le renvoi immédiat des wagons, mais grâce à une compensation numérique globale en wagons banalisés.

LE nombre des wagons nécessaires à la France pour son trafic international représente 10 % de son parc total, soit environ 40.000 wagons. L'économie réalisée grâce au pool franco-allemand était évaluée à 12.000 wagons, soit un capital de 12 milliards.

L'expérience des wagons « Europ » a trouvé des adeptes.

APRÈS la seconde guerre mondiale, la S. N. C. F. et les Chemins de fer fédéraux allemands ont eu l'idée d'étendre le système des wagons banalisés à leurs deux pays, à titre d'expérience. Celle-ci fut commencée le 1er mai 1951, chaque partenaire fournissant 50.000 wagons. Le parcours moyen à vide des wagons utilisés dans le trafic France-Allemagne, qui, avant la convention, était de 400 kilomètres pour les couverts, tomba à 45 kilomètres. C'était un succès retentissant.

A la conférence des ministres des Travaux publics qui s'est tenue à Paris, en janvier dernier, huit nouveaux pays ont décidé de participer au pool des wagons « Europ », dont le parc s'élève aujourd'hui à 160.000. A la France et à l'Allemagne se sont joints l'Autriche, la Suisse, la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas, l'Italie, la Sarre et le Danemark.

La standardisation des matériels européens est commencée.

LA circulation des wagons à vide n'est pas la seule cause de frais qu'il soit possible d'éviter ou de réduire dans de grandes proportions. Les wagons banalisés circulant à l'étranger subissent de lourdes pertes de temps en cas d'avaries par suite de la multiplicité des matériels employés dans les différents pays. Afin de faciliter les réparations, on a d'abord pensé à standardiser les pièces de rechange essentielles. Une deuxième étape a conduit tout naturellement à préconiser la standardisation complète des matériels. L'U. I. C. a mis à l'étude dix types de wagons « européens ». Cinq prototypes sont réalisés et en usage. Les commandes portent sur 18.000 unités.

Les économies dues à l'unification technique sont considérables. La disparité des matériels européens rendait impossible leur construction en grande série. De 1914 à 1950, le coût de construction d'une locomotive n'a baissé en France que de 25 %, à puissance et à monnaie égales, tandis que dans le même temps le coût d'une automobile baissait de 95 %. Un essieu monté d'autorail coûte aussi cher qu'une 15 CV Citroën.

CE qui a limité le nombre des wagons du pool à 160.000 unités, c'est le fait que l'on n'a pas trouvé dans les dix pays qui ont signé la convention un nombre plus grand de wagons susceptibles d'être échangés internationalement suivant les règles d'équivalence de service définies par le pool.

LES économies d'exploitation faites depuis 1948 (à la S. N. C. F.) représentent, en francs 1952, environ 60 milliards par an... Il suffit de sortir de France pour se rendre compte du bien que l'on pense de la S. N. C. F. J'ai eu les opinions des différents ministres des transports européens réunis en fin janvier: toutes concordaient. J'ai appris tout récemment qu'une étude complète avait été faite en Italie sur la S. N. C. F.: elle ne tarit pas d'éloges sur les méthodes et les résultats obtenus et ne craint pas de donner en modèle de nombreuses réalisations ferroviaires françaises.

M. André MORICE,
ministre des Travaux publics.

Les matériels modernes, dont le rendement économique global est nettement supérieur à celui des anciennes machines à vapeur, nécessitent en revanche pour leur achat des investissements importants. Ils ne peuvent trouver leur rendement optimum que pour des distances et des volumes transportés beaucoup plus considérables qu'autrefois. Depuis leur mise en service sur la nouvelle ligne électrifiée Paris-Lyon, les locomotives 2 D 2 ont accompli en moyenne 22.000 kilomètres par mois et par unité. Le record appartient à une locomotive C C, qui a atteint 46.776 kilomètres en août 1952. A la S. N. C. F., encore, le rendement des wagons a été augmenté de plus de 100 % par rapport à 1938 grâce à l'accroissement de leur capacité et de la rapidité de rotation. Celle-ci a été obtenue notamment par la modernisation des gares de triage. La gare de Villeneuve, qui trie 4.000 wagons par jour, est devenue la première gare d'Europe. Des postes automatiques de débranchement ont été installés, ce qui a permis de supprimer les petits triages vétustes. Au total, chaque jour, 1.000 wagons de moins sont immobilisés, donc gagnés pour le trafic. La S. N. C. F. a pu faire face à un trafic nettement supérieur à celui de 1929 (meilleure année de l'entre-deux-guerres) avec un parc de 410.000 wagons au lieu de 540.000 et un personnel de 408.000 agents contre 514.000 en 1938.

Cependant, les accidents mortels par million d'heures ont diminué de 40 %. La régularité n'a cessé de progresser.

Quant à la rapidité, les résultats les plus brillants, obtenus par le « Mistral » entre Paris et Lyon (512 kilomètres en quatre heures quinze, malgré un arrêt à Dijon, soit 120 km-h. de vitesse commerciale), illustrent les succès remarquables remportés dans ce secteur. Or les économies annuelles de traction sur la ligne record Paris-Lyon s'élèvent à 6,5 milliards de francs, conséquence directe de l'électrification. La rentabilité de cet investissement, qui avait été évaluée sagement à 8,5 % par la S. N. C. F., a été de 9 %.

L'électrification n'est plus discutée.

SUR ma demande, la S. N. C. F. m'a produit un nouveau plan comportant, pour les quatre années à venir, des économies brutes d'environ 28 milliards. Ces économies, sur lesquelles nous comptons, sont en grande partie subordonnées à l'exécution du programme d'investissements.

M. André MORICE,
ministre des Travaux publics.

Les États-Unis, riches en pétrole, ont développé systématiquement l'emploi des diesel électriques. L'Europe, pauvre en hydrocarbures, riche en cours d'eau et en chutes, doit ménager ses ressources en charbons « nobles » (dont les locomotives à vapeur sont grosses consommatrices) pour les réserver à sa sidérurgie, qui en manque. L'électrification s'impose donc à l'Europe. Sur Paris-Lyon, elle a procuré une économie annuelle de 600.000 tonnes, sur Valenciennes-Thionville, de 300.000 tonnes.

La France, que l'on peut considérer comme à la pointe en matière de technique d'électrification, occupe un rang à peine honorable sur le plan des réalisations. Elle ne vient qu'au septième rang des réseaux européens en ce qui concerne le pourcentage des kilomètres de voies électrifiées.

Le rail est, au reste, un consommateur idéal pour l'électricité. Grâce à ses services nocturnes, il utilise, avec le courant du fil de l'eau, une énergie qui, sans lui, serait perdue pour tout le monde. L'électricité produite par les centrales thermiques modernes, qui utilisent comme combustibles les bas produits non marchands des mines ou les gaz de récupération des usines sidérurgiques, n'est pas moins favorable du point de vue du bilan économique d'exploitation. Tous les techniciens européens sont donc d'accord sur le principe de l'électrification.

Le chaos électrique européen.

LA reconstruction (du chemin de fer) est loin d'être terminée. Les années qui passent rendent de plus en plus précaires les installations provisoires, dont certaines nécessitent déjà de coûteuses réparations. Malgré des revisions de programmes qui ont limité les dépenses au strict minimum, la S. N. C. F. doit encore reconstruire cent cinquante ouvrages d'art et exécuter d'importants travaux dans les triages, les dépôts et les ateliers sinistrés... La modernisation du chemin de fer est entravée par l'insuffisance de nos ressources. Exception faite de l'électrification des grandes artères — qui est d'ailleurs poursuivie en France à un rythme plus lent que dans certains pays étrangers — nous n'avons pu entreprendre l'année dernière aucune réalisation nouvelle. Il en sera de même au cours de l'année 1953.

Mais l'unification technique est loin d'être réalisée. Chaque pays a électrifié suivant ses errements propres. Aux Pays-Bas et dans le sud de la France on utilise le courant de 1.500 volts continu. En Belgique et dans une partie de l'Italie, le 3.000 volts continu est employé. L'Allemagne, la Suède, l'Autriche, la Suisse ont opté pour le 15.000 volts à 16 2/3 périodes monophasé. En Italie du Nord on trouve le 3.000 volts triphasé. En France la ligne Valenciennes-Thionville va être équipée en courant industriel de 25.000 volts, 50 périodes, monophasé ! C'est un véritable chaos, qu'il faut éviter de laisser s'étendre aux zones non encore électrifiées et qui le seront un jour.

Au Congrès d'Annecy, trois cents représentants d'un grand nombre de réseaux et de firmes de construction, après avoir reconnu la possibilité de réaliser désormais des électrifications très puissantes et très légères, ont voté à l'unanimité la résolution suivante : « Si des points de vue politiques conduisaient, dans un avenir plus ou moins proche, à rechercher en Europe un système de traction unifié, le courant industriel pourrait fournir une solution technique au problème. »

C'est la solution même adoptée par la S. N. C. F. pour la première ligne que l'on peut qualifier d'européenne, Valenciennes-Thionville. Elle est en effet, en bonne part, une conséquence du pool charbon-acier. Le courant de 25.000 volts qu'elle utilisera permet de réduire au minimum les installations fixes. Par rapport au système du courant continu à 1.500 volts, la section des caténaires est ramenée de 750 à 150 millimètres carrés, d'où une diminution de poids permettant un allégement considérable de l'armature des supports. D'autre part, la ligne de transport de force à 60.000 volts parallèle à la voie est supprimée et les sous-stations, véritables petites usines de redressement du courant, sont remplacées par des postes de transformation espacés de 60 kilomètres, ne comportant aucun appareil tournant et aucun gardiennage. Le coût d'installation est ainsi moitié moins onéreux que celui des anciennes lignes et le coût d'exploitation est également très amélioré. Les économies annuelles s'élèveront à 2.400 millions de francs. La rentabilité des investissements de cette ligne est de 15 %, pourcentage exceptionnel.

Les ministres ont pris de bonnes résolutions.

Les matériels modernes, d'une rentabilité indiscutée, sont chers à l'achat. Ils le seront moins quand ils seront unifiés et achetés en commun. Encore faut-il pouvoir les acheter ! Tous les réseaux européens sont déficitaires et les gouvernements qui les subventionnent sont pauvres.

Aux États-Unis, le financement des matériels est assuré non par les réseaux, mais par des capitalistes ou des banques, sous la forme de l' « equipment trust ». Capitalistes et banquiers commandent et paient locomotives et wagons dont les réseaux ont besoin et les leur cèdent selon une formule de location-vente à faible intérêt (2,8 %). C'est un

système de financement international de cette nature que préconise l'U. I. C., et la conférence des ministres des Travaux publics de janvier dernier a recommandé de pousser activement les études dans ce sens, de même qu'elle a adopté une politique de standardisation des matériels et de concentration progressive du trafic international sur des itinéraires susceptibles d'offrir les prix de revient les plus réduits.

Les grands itinéraires routiers européens étaient restés en panne.

L'AMÉNAGEMENT des tarifs ferroviaires en conformité avec les prix de revient entraînera, selon M. Lemaire, une concurrence qui aura pour résultat final une spécialisation. Les camions renonceront pour de nombreuses marchandises aux parcours parallèles aux grandes voies ferrées. De son côté, le rail cédera le pas aux routiers sur les courants transversaux. Il faut donc, à son avis, équiper les grandes lignes de chemin de fer ainsi que les principales voies routières transversales. A leur jonction s'établiraient les grandes gares mixtes rail-route desservies par des engins de transbordement ultra-modernes.

Le problème de la route a été également étudié lors de cette réunion. Les études menées par un certain nombre de gouvernements avaient abouti à la signature, à Genève, en septembre 1950, d'une convention qui déterminait le tracé et les caractéristiques techniques des grandes routes européennes de trafic international, mais sans fixer de délai pour leur construction et en laissant dans l'ombre le point capital du mode de financement. D'où le spectacle quelque peu paradoxal d'États créant sur leur propre sol une partie des routes de trafic international sans que l'État voisin prît sur son territoire les dispositions nécessaires pour assurer l'aboutissement logique de l'œuvre entreprise au delà de ses frontières. Les États signataires de la convention de 1950 chargèrent alors la Fédération routière internationale d'étudier les bases d'un financement de ces routes européennes qui se construisaient de façon si désordonnée.

Il est apparu que le financement national des grands itinéraires serait insuffisant. La création d'un fonds européen d'investissements routiers permettrait d'atteindre au but. Les emprunts émis par ce fonds seraient lancés sur le marché des capitaux privés. La répartition des capitaux empruntés serait faite selon les demandes des États, ceux-ci remboursant les avances soit au moyen de leurs fonds routiers nationaux, soit par annuités inscrites à leurs budgets. La masse d'argent frais recueillie donnerait aux États la possibilité de réaliser, sur leur sol, la partie des grands itinéraires internationaux les traversant, selon des programmes échelonnés sur plusieurs années.

Le déséquilibre croissant entre l'infrastructure routière et les besoins.

LA question des relations terrestres entre l'Europe et l'Afrique est primordiale... Des études techniques ont montré la possibilité de réalisations simples... Ces deux investissements majeurs : tunnel sous la Manche et tunnel sous le détroit de Gibraltar, apparaissent comme inéluctables.

Ces programmes autoriseraient l'emploi massif du gros matériel routier existant actuellement, ce qui diminuerait beaucoup les prix de revient et assurerait aux travaux une rentabilité infiniment plus grande.

Selon M. Gallienne, président de la Fédération routière internationale, le déséquilibre créé entre l'infrastructure et les besoins nés du développement de la circulation est devenu dangereux. Le parc automobile des huit pays représentés à la conférence de Paris, qui était de 4.500.000 véhicules en 1938, s'élève aujourd'hui à 5.600.000. M. Gallienne estime qu'il dépassera 20 millions dans les vingt prochaines années.

La rentabilité des investissements routiers est-elle certaine? Les impôts prélevés sur la circulation routière en France équivalent à 13 % des ressources budgétaires de l'État. Ce pourcentage considérable s'accroîtra inévitablement dans un pays où la circulation routière est appelée à doubler dans les sept ou huit années qui viennent.

Les ministres des huit pays de la conférence de Paris ont décidé de poursuivre, chacun dans son pays et suivant ses possibilités budgétaires, les travaux d'aménagement des parties d'itinéraires internationaux leur incombant. Ils ont en outre chargé une commission intergouvernementale de continuer, en collaboration avec la Fédération internationale, la coordination des itinéraires et de proposer les mesures appropriées à la réalisation d'un mode de financement international.

Les dix-sept premières routes européennes.

ON reconnaît la possibilité technique de ce tunnel (sous la Manche) : une seule difficulté se présente, celle de la ventilation d'un ouvrage de cette longueur, qui semble rendre aléatoire l'accès du tunnel au trafic routier. Une solution sûre. Rien n'empêche d'intercaler entre les trains de marchandises ou de voyageurs des trains comportant des plates-formes sur lesquelles les camions et automobiles seraient acheminés. Ces trains se suivant à une cadence rapide... n'entraîneraient pas de retard sensible dans les relations routières et supprimeraient la nécessité d'une gigantesque galerie d'aération en même temps que le risque de pannes fâcheuses.

M. LEMAIRE.
(« Le Monde », 17-18 mai.)

Voici la liste des premières routes européennes, telle qu'elle a été établie par les experts et approuvée par les huit ministres. (La lettre E indique le caractère européen de la route.)

E. 1. — Le Havre-Paris-Vintimille-Gênes.
E. 2. — Dijon-Dôle prolongée par E. 43 jusqu'à E. 1. Frontière française-Lausanne-Martigny-Simplon, Bologne, prolongée par E. 6 jusqu'à Rome.
E. 3. — Paris-Lille-frontière belge-tronçons belges et allemands.
E. 4. — Hambourg-Bâle.
E. 5. — Cologne-Aix-la-Chapelle-Liège-Bruxelles-Ostende.
E. 6. — Brenner-Rome (route suffisante en Autriche).
E. 9. — Amsterdam-Utrecht-Luxembourg-Metz.
E. 10. — Paris-Lille et tronçon néerlandais.
E. 11. — Paris-Karlsruhe.
E. 12. — Existe de Mannheim à Landstuhl. A prolonger jusqu'à Metz.
E. 13. — Frontière française-Venise.
E. 14. — Salzburg-Linz, prolongée jusqu'à Vienne par E. 5.
E. 17. — Pass-Strub-Worgl-Rattenberg et Saint-Anton-Gschan-Stengen.
E. 21. — Mont-Blanc-Aoste-Savone (sous réserve de l'aboutissement des négociations en cours concernant le tunnel sous le Mont-Blanc.)
E. 36. — Allemagne : Ober-Hausen-Emmerich.
Pays-Bas : Utrecht-Arnhem-frontière allemande.
E. 42. — Frontière sarroise-Luxembourg-Echternach-Cologne.
E. 45. — Dôle-Nyon.

La batellerie d'Europe occidentale a un potentiel équivalent à celui de la flotte marchande britannique.

La batellerie totalise en Europe occidentale un potentiel de transport supérieur à 15 millions de tonnes, équivalent à la plus forte marine marchande du monde. Elle fait vivre une population flottante de près de 100.000 personnes. Celles-ci disposent d'un réseau disparate, encore scindé en trois secteurs : les voies de l'Ouest et du Nord, le bassin du Danube et enfin le bassin rhodanien. Les deux guerres mondiales ont empêché les pays d'Europe occidentale d'unifier et d'aménager à un gabarit aussi uniforme que possible leurs voies navigables.

La création de la Communauté charbon-acier a naturellement stimulé les projets de la batellerie. L'insuffisance du réseau européen lui paraît évidente, notamment pour la desserte de certaines régions sidérurgiques dont l'activité est appelée à se développer. C'est typiquement le cas de la Lorraine. On souhaite qu'une priorité soit accordée aux projets essentiels : la canalisation de la Moselle, la liaison Rhin-Main-Danube, la liaison Seine-Escaut et enfin la liaison Méditerranée-mer du Nord.

Les Allemands considèrent avec beaucoup plus de faveur, en revanche, le canal Lille-Tournai, qui mettrait en relation directe la Ruhr et le Nord, et la liaison Rhin-Danube, qui accentuerait leur emprise sur l'Autriche. Les ministres ont prudemment décidé de charger leurs experts d'établir la liste des projets d'intérêt européen et se sont, d'autre part, bornés à saluer l'apparition opportune, le 2 décembre dernier, de l'Union internationale de la navigation fluviale, que préside M. Brousse.

Une autorité supranationale des transports a effrayé les gouvernements.

Tel est le point des travaux menés jusqu'à présent en vue d'organiser les transports rail-route-eau sur une base européenne. La nécessité de dépasser le stade des conférences techniques interadministrations est devenue aussi éclatante que la nécessité même de déborder largement les cadres nationaux. Les problèmes de coordination et d'investissements exigent une politique d'ensemble et des décisions de gouvernement. Mais s'agira-t-il d'un gouvernement européen ou de plusieurs gouvernements nationaux?

M. Édouard Bonnefous, avait demandé, dès le 16 août 1950, à la tribune de l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe la création d'une autorité européenne des transports. Le principe en fut adopté dix jours après. Puis M. Paul Reynaud présenta un projet, largement inspiré du précédent. Il n'en différait que par la substitution à la Haute Autorité préconisée par M. Bonnefous d'un office doté de seuls pouvoirs de recommandations.

Le traité de Communauté européenne de défense (C. E. D.) a de nouveau attiré l'attention sur le problème. La C. E. D. ne se conçoit pas en effet sans une organisation européenne des transports.

En septembre 1952 M. Lemaire, ancien directeur général de la S. N. C. F., aujourd'hui député des Vosges et membre de l'Assemblée consultative de Strasbourg, a déposé à son tour un projet. Ayant constaté l'impossibilité de faire aboutir actuellement un pool dirigé par une autorité supranationale, M. Lemaire a proposé la création d'un conseil européen des transports intérieurs. Mais la conférence des ministres des Travaux publics, qui a produit d'excellents résultats, donne la note de l'orientation nouvelle des efforts en vue d'organiser les transports européens. Les ministres se sont rendu compte que, dans l'état actuel des choses, leur travail en commun est nécessaire et fructueux.

MONSIEUR LEMAIRE considère comme primordiale une coordination tarifaire entre les trois modes de transport intérieur et à l'intérieur de chacun d'eux. Il estime que les tarifs doivent être adaptés aux prix de revient réels et tenir compte des différences de rendement (fonction de l'importance des lignes et du trafic) et de rentabilité réelle des lignes.

La coordination suppose à l'échelle européenne l'établissement de plans comptables communs et d'une technique commune.

Les choix difficiles.

Les progrès accomplis en peu d'années ont été substantiels. Mais on est, à coup sûr, arrivé à un tournant, le plus difficile. La coordination indispensable des transports suppose des choix entre le rail, la route, l'eau et donc, logiquement, une politique financière d'ensemble. Dans tous les cas certaines décisions autoritaires s'imposent, qui ne peuvent être prises que par un arbitre suprême. Le vent n'est plus aux abandons de souveraineté, qui supposent un climat de confiance totale. On peut le déplorer, car les grands projets tels que le tunnel sous la Manche et le tunnel sous la Méditerranée, de Gibraltar à Tanger, en souffriront probablement, quoique leur nécessité économique, politique, stratégique soit évidente.

Mais il subsiste un vaste domaine marginal, à la limite de la technique et de la politique, et les problèmes que l'on peut y résoudre sont nombreux et susceptibles de comporter de vastes conséquences du point de vue de l'économie générale des pays européens. Le relèvement de notre niveau de vie est en relation directe avec ces problèmes. A la condition que l'équilibre à établir entre des intérêts nationaux souvent divergents et l'intérêt commun de l'Europe n'aboutisse pas à de pâles compromis. La prudence est nécessaire. M. Lemaire en a donné un bon exemple : la France consacre en ce moment de gros investissements aux Charbonnages du Nord, afin d'accroître leur productivité et de leur maintenir, avec l'appui de la protection géographique, un caractère concurrentiel. Or, l'ouverture du port de Lille aux chalands de 1.350 tonnes par le canal Tournai-Lille aurait pour effet d'abaisser le prix des charbons de la Ruhr rendus à Lille de 400 francs par tonne, ce qui constituerait un handicap supplémentaire énorme pour nos charbons du Nord. On voit par là les liens qui existent entre des plans d'investissements qui fréquemment s'ignorent.

DE l'avis général, le rail est le moyen le plus économique pour les transports à longue distance ; la route, le moyen le plus souple et le moins cher pour les faibles et moyens tonnages à acheminer sur de courtes distances. L'idéal serait donc de combiner les deux moyens, rail et route, dans la plupart des cas. Mais un obstacle majeur réside dans le transbordement. Celui-ci représente, en général, le prix de 50 à 100 kilomètres de transport par fer ; or les parcours européens moyens n'excèdent pas 250 kilomètres. C'est ce qui explique le handicap du rail.

La solution consiste à améliorer les transbordements de telle sorte que leur coût ne dépasse pas la valeur de quelques kilomètres de transport-fer. Ce qu'ont cherché à réaliser les remorques rail-route de la S. N. C. F. Leur nombre vient d'être porté à 1.250. Le tonnage qu'elles ont pris en charge est passé de 90.000 tonnes en 1948 à 300.000 tonnes en 1952. L'harmonisation du rail et de la route est également facilitée par les gares-centres situées au carrefour des grandes voies ferrées et routières.

Les perspectives changent, selon qu'on reste dans le cadre national ou qu'on se place dans le cadre européen. Il en va ainsi pour la canalisation du Rhône. Cet investissement, exorbitant du seul point de vue français étant donné les routes et voies ferrées existantes, devient raisonnable sous l'angle d'une liaison européenne mer du Nord-Méditerranée. La seule réserve, mais elle est grave, provient du fait que le fond du trafic rhodanien est constitué par les hydrocarbures. Un pipe-line n'est-il pas possible et rentable entre l'étang de Berre et l'Allemagne du Sud, par Lyon et la Suisse? Le pipe-line Le Havre-Paris, venu concurrencer victorieusement le rail et la voie d'eau (celle-ci avait nécessité des aménagements coûteux, des ponts et l'achat d'une flotte de chalands pétroliers), montre les dangers d'un suréquipement dû à des décisions trop hâtives en même temps que la complexité d'un problème d'organisation purement intérieur. Transposées sur le plan international, les difficultés se multiplient. Les dix ministres qui ont approuvé les résultats de la conférence de Paris ont, en fait, pris en main le sort de la Communauté européenne des transports. Il est possible qu'elle se scinde en deux ententes régionales, pouvant l'une et l'autre s'élargir grâce à la coopération de leurs voisins respectifs. L'essentiel, en pareille matière, est de construire sur des réalités économiques, sociales, politiques solides. Cet état d'esprit semble prévaloir aujourd'hui, et c'est fort heureux.

Sous l'impulsion des maîtres d'Alfort

LA MÉDECINE VÉTÉRINAIRE

scientifique, sociale, humaine,

N'EST PLUS UN ART MINEUR

PAR EDMOND NESSLER

LE cheval-vapeur a supplanté la plus noble conquête de l'homme, le chien n'assure plus la garde et le chat, pour vivre, n'est pas obligé de traquer la souris. Pour tout dire, l'animal domestique n'est maintenant qu'un ornement de l'existence, champion sur l'hippodrome, compagnon de chasse, présence vivante au foyer. Et c'est sans doute pourquoi jamais on ne l'a plus aimé, ni mieux soigné, ni guéri davantage.

La médecine vétérinaire était surtout utilitaire. A travers l'animal, elle ne visait qu'à défendre

l'intérêt de l'homme. Devenue sentimentale, non seulement elle est montée dans l'échelle des valeurs, puisqu'elle répond également aux exigences du cœur, mais elle s'est épanouie, rejoignant dans l'ordre scientifique et technique les plus hautes et les plus sévères disciplines.

LES GRANDS JOURS D'ALFORT

L'Ecole d'Alfort a été fondée sous Louis XV, en un temps où la cavalerie était la véritable reine des batailles, où le cheval courait la poste, tirait le carrosse, le fardier et la charrue, où la terre apparaissait comme la principale dispensatrice des richesses.

En 1766, ce n'était pourtant qu'un très modeste établissement d'enseignement, encore installé l'année précédente dans une boucherie de la porte Saint-Denis, qui formait des praticiens généralement destinés à la campagne et à l'armée. Ceux qui avaient l'audace d'affronter la clientèle des fermes ou même des châteaux se heurtaient à l'âpre concurrence des guérisseurs de village, c'est-à-dire à une singulière et redoutable combinaison de crédulité et de scepticisme. Au demeurant, les moyens des uns étaient à peine moins empiriques que les procédés des autres et ne se distinguaient que par l'esprit de méthode qui devait à la longue consacrer leur supériorité.

Mais il est évident que d'autres facteurs sont intervenus pour donner à l'Ecole d'Alfort son autorité, son rayonnement et son prestige.

Ils s'appellent curiosité et courage scientifiques, patience et scrupule dans le domaine des recherches.

Quelle anthologie médicale pourrait prétendre être complète si elle ne mettait en lumière les travaux de Bouley, de Nocard, de Ramon, de Guérin ? Et Leclainche, grâce à qui l'on a pu vaincre la gangrène gazeuse pendant la guerre ? Et Vallée, qui a mis au point les connaissances de base sur la fièvre aphteuse ? Et Carré, qui a découvert le germe de la maladie du jeune chien ?

La brillante réputation des maîtres d'Alfort, les premiers et fervents disciples de Pasteur, a définitivement donné, dès le début du siècle, son impulsion à l'établissement. Depuis, la tradition n'a pas connu d'éclipse.

Au laboratoire des recherches, les contributions au progrès scientifique ne se comptent plus. Les études de la tularémie, du charbon, de la morve, de la série des salmonelloses se sont inscrites tour à tour sur la liste des efforts couronnés de succès. Et si actuellement la lutte principale est menée contre la fièvre aphteuse, fléau national que cherchent à vaincre par une amélioration des procédés de vaccination les services officiels du ministère de l'Agriculture, d'autres activités dans l'ordre de la biologie, de la microbiologie ou de la chimie pathologique s'exercent parallèlement sans défaillance.

COMMENT ON OPÈRE UN ANIMAL SUIVANT LES MÉTHODES D'UNE CHIRURGIE D'AVANT-GARDE

En nous conduisant au pavillon de chirurgie, le professeur Bressou, éminent directeur de l'école, membre de l'Académie de médecine, président de l'Académie d'agriculture, secrétaire perpétuel de l'Académie vétérinaire, nous déclarait : « La chirurgie vétérinaire pratique toutes les opérations de la chirurgie humaine. Dans l'un comme dans l'autre cas, le but est de sauver l'être vivant en mettant tout en œuvre pour y parvenir et en lui épargnant la souffrance inutile. A ce titre, nous avons poussé très loin nos travaux d'anesthésiologie. »

Il faut observer en effet que la médecine vétérinaire présente beaucoup d'analogie dans ses méthodes avec la médecine de l'enfant du premier âge ou la médecine des aliénés. Non seulement l'animal est dans l'impossibilité d'exprimer ce qu'il ressent, et le diagnostic, rendu d'autant plus difficile, prolonge souvent l'intervention chirurgicale, mais encore échappe à la recommandation. Comment l'empêcher de s'agiter, de se lever, de marcher après l'opération ? L'instinct supplée parfois l'intelligence, mais il serait dangereux de s'y fier outre mesure.

C'est pourquoi à Alfort on a exploité toutes les ressources de l'hibernation artificielle, depuis l'hibernation pratique à 30° jusqu'à l'hibernation expérimentale à 25-26°, à la limite de l'arrêt cardiaque et de la fibrillation. On n'hésite pas à l'utiliser chaque fois qu'une opération s'annonce grave, longue et choquante.

Et les cas sont ici fréquents où l'intervention a ce triple caractère. C'est le chien qui a avalé un os trop volumineux, un noyau de pêche ou un paquet de chiffons et qui souffre d'une occlusion intestinale ; c'est le petit animal, chien ou chat, victime de la circulation, chez lequel un coup de pare-chocs a provoqué une hernie diaphragmatique, tous les viscères abdominaux passant dans le thorax ; c'est la hernie périnéale ; ce sont les césariennes, les hystérectomies, les ablations de tumeurs.

De plus, au stade expérimental, à la fois pour éviter le choc post-opératoire et en guise de prélude à la convalescence, le docteur Jondet, assistant en chirurgie, pratique à Alfort la cure de sommeil selon la méthode russe inspirée par la théorie des réflexes conditionnés de Pavlov. Un chien opéré, au sortir de la narcose se voit administrer une forte dose d'hypnotiques, barbituriques ou bromés, en même temps qu'un métronome démarre et qu'une lumière clignotante bleue se réfléchit sur un écran situé en face de sa cage. A son réveil, on ne lui donne qu'une dose atténuée ou même un simulacre, le métronome et la lumière font le reste et la bête, sans risquer l'intoxication, se rendort d'un sommeil paisible. La cure dure de huit à dix jours, pendant lesquels les pansements ont pu être entretenus en toute tranquillité. C'est un progrès d'une portée considérable.

EN OPÉRANT AVEC LE PROFESSEUR MARCENAC

Voici la salle d'opération des équins. Sous la lumière blanche, la table a les dimensions d'un ring de combat. A ces proportions, la moindre intervention offre de sérieuses difficultés.

Ce matin, le professeur Marcenac, titulaire de la chaire de chirurgie abdominale, va procéder à une ovariotomie sur une jument atteinte de nymphomanie chronique. Deux piqûres à la jugulaire et l'animal est plongé dans un sommeil profond lui assurant une insensibilité absolue.

Le praticien ouvre l'abdomen. C'est une opération classique, d'une technique éprouvée, mais imagine-t-on, au milieu des vaisseaux, des viscères, du sang, dans ce ventre béant, la dextérité exigée du chirurgien parti à la découverte des deux petites glandes que recèle cette immense jument ? A l'habileté manuelle le vétérinaire doit ajouter la vigueur musculaire. Les gestes du professeur Marcenac sont rapides, précis, dictés par une décision instantanée.

Les minutes passent vite. Bientôt la bête recousue et pansée, toujours sous anesthésie générale, est ramenée dans son box sur un chariot.

Un être humain n'aurait pas été mieux traité. Tout n'a-t-il pas été prévu pour son prompt rétablissement, y compris une banque du sang destinée à parer à d'éventuels accidents ?

L'ENTRAINEMENT PRATIQUE PAR LA CLINIQUE AMBULANTE

La situation de l'Ecole d'Alfort, érigée dans un magnifique domaine de 12 hectares aux confins de Paris, présente évidemment de nombreux avantages. La proximité de la grande métropole intellectuelle y entretient la flamme de la culture désintéressée, laissant constamment ouvertes de larges perspectives de recherches scientifiques sans doute, et aussi philosophiques ou littéraires.

Mais un tel privilège ne va pas sans servitudes. Si trente mille chiens et chats sont examinés chaque année aux consultations de l'école, les chevaux, les bovins, les petits ruminants, les porcins font défaut. Or la médecine vétérinaire n'est pas seulement une médecine individuelle, c'est aussi et surtout une médecine du troupeau, une médecine collective.

Il fallait trouver un moyen de pallier cet inconvénient majeur, mettre l'étudiant dans les conditions de travail qu'il trouvera à la campagne, le soumettre à l'entraînement physique et professionnel approprié. Tels sont les objectifs du programme arrêté et appliqué depuis le 3 mars 1952.

UN PATIENT D'UNE TAILLE PEU COMMUN
une opération chirurgicale pratiquée sur un chev

AVANT L'OPÉRATION le chat, nerveux, résiste sou
à l'anesthésie. Après, un carcan est nécessaire
empêcher l'animal — ici, un chien — de s'a
et d'arracher ses pansements.

nécessite une table de grandes dimensions. Elle exige du chirurgien virtuosité manuelle vigueur musculaire. Après l'opération, l'animal est ramené dans son box sur un chariot.

CE CHIEN A AVALÉ UN PAQUET DE CHIFFONS. Une occlusion intestinale en a résulté. L'intervention est longue et dangereuse. Pour éviter le choc post-opératoire, le chirurgien n'a pas hésité à placer son patient sous hibernation. Pendant huit à dix jours, le chien dormira d'un sommeil tranquille, qui facilitera l'administration des soins.

Tous les matins à 7 h. 15, un autocar ranchit les grilles de l'avenue Jean-Jaurès. l emmène un maître des conférences, le octeur Charton, et dix élèves de quatrième nnée. Destination : un secteur de la grande anlieue parisienne. Le vétérinaire des localités isitées a été prévenu. Sous sa conduite, équipe de clinique ambulante parcourt les nstallations agricoles comme s'il s'agissait l'une tournée de clientèle ordinaire. On examine e bétail, on prodigue les soins nécessaires et, au esoin, on opère avec les moyens du bord.

Une fois par semaine, la visite a lieu à la aserne de la garde républicaine, où six cents hevaux de service, de course, de concours et de olo sont à la disposition des étudiants. Une utre fois, c'est La Villette qui est le théâtre l'exercices pratiques, d'explorations répétées pratiquées sur les bovins, menées concurremment vec l'étude des méthodes les plus récentes de prophylaxie et d'hygiène.

Enfin, tous les quinze jours, l'autocar part pour une ferme lointaine, à Montereau ou à Verneuil, où ont été groupés, par les soins des praticiens locaux, les cas les plus intéressants du canton ou de l'arrondissement.

Chaque élève, avant de quitter Alfort, a fait en dernière année trois semaines de clinique ambulante. Pour donner une idée de l'importance de cet entraînement, il suffira de quelques chiffres. Au mois de janvier 1953 la consultation a porté sur 148 chevaux, 209 bovins, 175 petits ruminants, 42 porcs. Le jeune vétérinaire peut quitter l'*alma mater* avec assurance. Il est bien armé pour la lutte.

LE CHEMIN DE LA VIE

Mais il ne la quittera pas sans regrets. De tous les établissements d'enseignement supérieur qu'il nous a été donné de visiter, c'est incontestablement Alfort qui offre le plus de similitudes avec ces universités anglo-saxonnes dont l'attrait nous poursuit.

Sans doute parce qu'on y trouve, outre l'agrément du site, l'élégance et le confort des édifices, la richesse des bibliothèques et des collections, cette atmosphère tout ensemble studieuse et sportive si propice à l'épanouissement de l'homme de savoir et d'action.

Reportage photographique *France-Illustration* (Roger Boulet).

LE RÉGIME SCOLAIRE D'ALFORT, PÉPINIÈRE DE VÉTÉRINAIRES

TROIS établissements dispensent en France l'enseignement de la médecine vétérinaire : les écoles d'Alfort, de Lyon et de Toulouse.

Les études sont d'une durée de quatre ans.

Les candidats, titulaires soit du baccalauréat, soit du diplôme d'ingénieur agronome ou d'ingénieur agricole, doivent être âgés de dix-sept ans au moins au 1er octobre de l'année d'admission. L'admission est prononcée à la suite d'un concours commun aux trois écoles.

Le nombre des places disponibles est fixé annuellement par le ministre : il est de quatre-vingts à quatre-vingt-dix pour Alfort.

Les jeunes gens reçus au concours avant l'âge de vingt-cinq ans peuvent bénéficier du régime d'internat. Cinquante places par année d'études sont attribuées aux élèves d'après l'ordre du classement.

Il s'agit pour les étudiants et pour les familles d'un avantage considérable, non seulement moral, mais matériel.

La cité scolaire, construite en 1936 au milieu d'un parc magnifique, est un édifice admirablement adapté à sa destination. Chaque étudiant dispose d'une chambre avec cabinet de toilette et de salles de douches à l'étage. Au rez-de-chaussée, un immense restaurant communautaire occupe le centre du bâtiment.

Le prix de pension, très raisonnablement fixé, n'est pas un obstacle à la poursuite d'études prolongées même pour des jeunes gens de situation modeste. Au surplus, de nombreuses bourses ou fractions de bourses, dont le montant équivaut à soixante bourses d'internat, sont annuellement réparties par le ministre entre les étudiants de l'Ecole d'Alfort.

Les études vétérinaires sont sanctionnées par un diplôme d'Etat de docteur vétérinaire délivré par le ministre de l'Education nationale après soutenance d'une thèse, pour l'Ecole d'Alfort, devant la Faculté de médecine de Paris, en présence d'un jury composé de deux professeurs d'Alfort et d'un professeur de la Faculté de médecine, président.

LES CARRIÈRES DU DOCTEUR VÉTÉRINAIRE

LES carrières ouvertes au docteur vétérinaire sont très variées. Le jeune diplômé peut poursuivre ses études en vue de l'enseignement ou de la recherche. Des concours lui permettront d'accéder à l'agrégation et au professorat. La plupart néanmoins se consacrent à l'exercice de la clientèle puisque, actuellement, on compte plus de quatre mille praticiens en France. Leur situation est généralement brillante. La loi du 17 juin 1938 confère aux vétérinaires le monopole de la médecine des animaux et leur donne un privilège identique à celui des médecins.

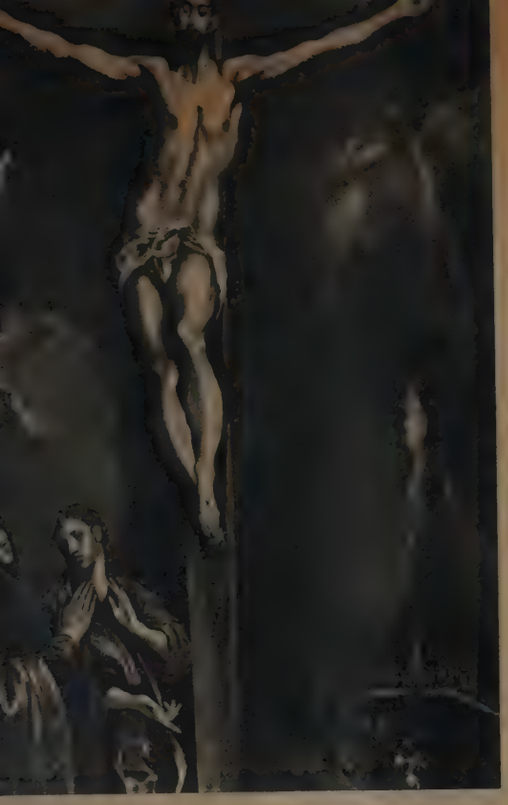
Les carrières administratives sont également nombreuses. Les services vétérinaires sanitaires forment une organisation importante chargée de prévenir ou de combattre les maladies contagieuses des animaux, de concourir à la conservation et à l'amélioration du cheptel national. Les cadres comprennent un inspecteur général chef du service nommé par le ministre ; des inspecteurs généraux et régionaux et des directeurs des services vétérinaires départementaux, à raison d'un par département, recrutés au concours.

La carrière militaire demeure, malgré la motorisation de l'armée, une branche importante de la profession vétérinaire. Les vétérinaires militaires sont au nombre de deux cent quatre-vingt-quatre, dont : un général, huit colonels, seize lieutenants-colonels, soixante-six commandants, cent treize capitaines et quatre-vingts lieutenants ou sous-lieutenants.

Enfin la carrière du vétérinaire colonial, pour les candidats titulaires du diplôme de l'Institut de médecine vétérinaire exotique, offre des débouchés particulièrement intéressants, soit dans le Service de l'élevage en Afrique du Nord, soit dans le Service zootechnique des épizooties, en Afrique-Occidentale et Equatoriale, à Madagascar et en Indochine.

« **TROIS TÊTES D'ANGES** », fragment d'une grande composition. (Collection du docteur Gregorio Marañon, Madrid.)

TOILES DU GRECO A BORDEAUX



« CHRIST EN CROIX AVEC LA VIERGE ET SAINT JEAN » (The Ringling Museum of Art, Sarasota).

SUCCEDANT à « Goya » en 1951, aux « Primitifs méditerranéens » de l'an dernier, la ville de Bordeaux vient d'inaugurer à la Galerie des Beaux-Arts une exposition consacrée au « Greco », en même temps que s'ouvrait au Grand-Théâtre le Festival de musique et de danse. Ainsi voyons-nous s'intensifier ce mouvement, dû à l'initiative de M. Jacques Chaban-Delmas, qui tend à faire de sa ville un ardent foyer de vie intellectuelle et artistique.

Encore une fois, c'est à Mlle Martin-Méry qu'incombait la lourde mais passionnante tâche de choisir des œuvres du maître éparses à travers le monde, de les rassembler et de les présenter de telle façon qu'elles s'offrent sous un jour nouveau à nos méditations.

Lorsqu'il quitta son île de Crète pour Venise, le Greco avait dix-neuf ans. Il resta en Italie durant seize ans.

La peinture vénitienne était alors à son apothéose et le jeune crétois, d'abord artisan de ces icones de dévotion demandées par la piété populaire, ne pouvait pas être insensible à son prodigieux rayonnement.

C'est le grand intérêt de l'exposition de Bordeaux de nous montrer justement les influences reçues par le Greco durant cette période italienne qui fut celle de sa véritable formation. Une salle est réservée à des tableaux du Titien, de Véronèse, de Bassano et du Tintoret. Ces deux derniers semblent s'être imposés à lui avec le plus d'évidence non seulement par le sens des couleurs et de l'espace, mais par un certain pathétique ami des atmosphères d'orage et des lueurs livides. Nous y voyons notamment deux tableaux de Bassano, « l'Adoration des bergers » (collection Sabin, Londres) et « Suzanne et les Vieillards » (musée de Nîmes), d'une rare qualité.

Cinquante-sept peintures du Greco, des dessins et les quelques sculptures qui lui sont attribuées composent un ensemble d'un exceptionnel intérêt.

Si nous ne pouvons y trouver les grandes pièces du Prado et de Tolède, c'est un plaisir de choix de confronter des œuvres peu connues et dont un certain nombre n'avaient encore jamais été exposées.

Le triptyque dit de Modène, découvert il y a deux ans par M. Palluchini dans un grenier de la Galerie Estense, nous fait pénétrer dans la période italienne du Greco, de même que la série des « Adoration des bergers », la lumineuse « Transfiguration » et le petit panneau du « Jugement dernier », dont les agitations qui semblent surgies d'espaces infinis ont été sans doute inspirées par les peintures de Michel-Ange à la Sixtine — bien que nous y trouvions déjà comme une préfiguration de la composition extraordinaire qui domine « l'Enterrement du comte d'Orgaz ». C'est en effet Michel-Ange qui a sans doute exercé le plus d'ascendant sur le Greco.

« SAINT JACQUES » (Kunstsammlung Museum, Bâle).

Mais il est évident que c'est en Espagne, à Tolède, qu'il a pu cueillir le rameau d'or qui le révélait à lui-même.

S'il avait été extrêmement sensible au maniérisme romain, c'est au contact des prêtres et des moines castillans qui lui passaient des commandes que son art de contemplatif trouva son véritable épanouissement. C'est dans la ville savante et toute brûlante de mysticisme que sa peinture se mit à flamber de ce sombre éclat et de cette ardeur spirituelle intense qui font de lui un maître si exceptionnel et si singulier que l'on ne peut à vrai dire lui trouver de filiation ni de postérité.

Le Greco traitait souvent la même image avec des variantes parfois infimes. Ainsi voyons-nous plusieurs « Saint François en extase » (on en a identifié soixante-dix et il en a sans doute peint davantage). Celui de la Brera, de Milan, est particulièrement émouvant.

Les quatre tableaux représentant le « Christ en croix » permettent d'intéressantes comparaisons. Le corps, agonisant, douloureux, étiré, se détache comme une flamme blanche dans le ciel sombre.

Le dernier en date, celui qui vient de Cincinnati, comporte, au pied de la croix, un dramatique paysage de Tolède (qui suffisait alors à évoquer Jérusalem). Dans les autres, le paysage est plus vaguement esquissé ; on y reconnaît pourtant toujours des dômes, des flèches et des cavaliers.

Parmi les figures de saints, il faut citer au moins le « Saint Barthélemy », dont la robe blanche est d'un imposant effet sculptural, et l'étonnant « Saint André », de la collection Zuloaga, dont le corps est allongé à l'extrême au point qu'il ressemble lui-même à sa croix.

La lumière d'idéalisme qui rayonne sur tant de visages ne laisse personne indifférent : sur tous, l'âme brûle en transparence.

Comme le fait remarquer dans sa belle préface le docteur Gregorio Marañon, si le Greco a bénéficié en son temps de l'admiration de l'avant-garde intellectuelle, d'un Gongora, d'un Palavicino, sa renommée s'est fondée sur la ferveur populaire. S'il fut considéré par certains comme un extravagant ou un fol, nul ne doute plus aujourd'hui de l'universalité de son génie. L'exposition de Bordeaux permet de comprendre plus parfaitement le sens d'un message qui dépasse le mysticisme espagnol de son époque pour atteindre profondément les hommes de tous les pays.

Bernard CHAMPIGNEULLE.

BORDEAUX NEW-YORK PARIS

Les mythes voyagent... sur les ailes de la danse.

JEUNE homme d'une grande beauté, Antinoüs se glissera-t-il à tout jamais parmi les mythes de la danse, parmi ces personnages inventés qui vivent d'une existence insolite, étrange et plus longue que la nôtre ?... Bordeaux a vu cette statue vivante, façonnée par les mains du marquis de Cuevas, « inspirateur tyran » de tous ses ballets. C'est le 12 mai, à 5 heures de l'après-midi, qu'il vint lui-même faire les ultimes retouches à son drame, *Antinoüs*, réglant les éclairages, vérifiant les maquillages, donnant des coups de ciseaux dans les costumes, devant Karinska effrayée... Emois, curiosités, controverses au soir de la première... Deux hommes dansent un pas de deux ! Cela ne s'est jamais vu dans l'histoire de la danse. Amitié particulière ? « Ce ballet est tout ce qu'il y a de plus pur, naturellement », affirme le marquis de Cuevas, qui parle dans deux téléphones à la fois. Quoi qu'il en soit, Skibine-Hadrien, danseur aigu, poétique, et Zoritch, dont on a dit « qu'il était beau comme un dieu », jouent avec une rare prestance ces rôles difficiles. Le chorégraphe Gsovsky a tracé pour eux des chemins dans l'espace. Le marquis a donné leur chance à Louis Nicolaou, compositeur inconnu, et au décorateur Joël Lacroix. La puissante Olga Adabache est une lionne en or.

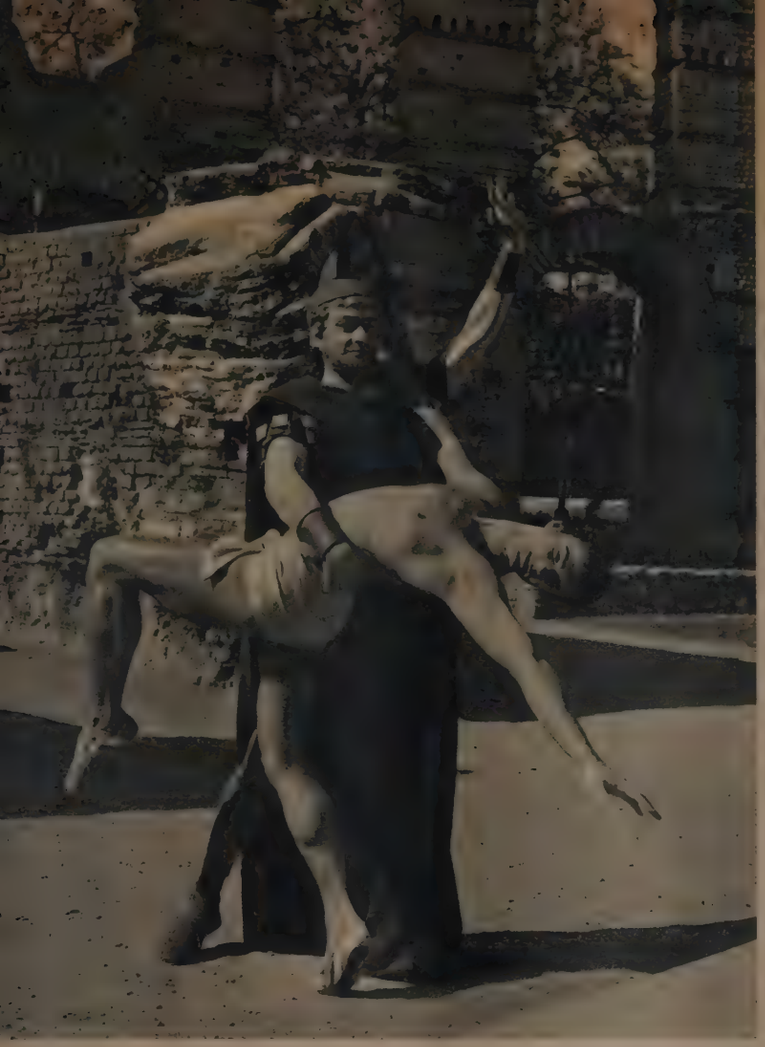
Paris ne connaîtra *Antinoüs* qu'en octobre et, en attendant, accueille au Palais de Chaillot les messagers dansants de New-York.

GEORGE SKIBINE ET GEORGE ZORITCH ont été, à Bordeaux, les vedettes d' « Antinoüs ». Skibine y portait la cuirasse de l'empereur Hadrien ; dans ce costume martial, il a fraternisé avec les statues sur le toit du Grand Théâtre. Vêtu de sa seule beauté — ou presque — Zoritch (**ci-dessous**) était un Antinoüs digne du modèle antique.

LE *Ballet Theatre*, troupe ardente et disciplinée, scintille autour d'Alicia Alonso et Igor Youskevitch. *Le Cygne noir* dansé par cette étoile cubaine prend un caractère passionné et presque violent. Deux chorégraphies d'Agnès de Mille dans la même soirée, c'est beaucoup. *Harvest According*, qui évoque les moissons de la mort, est un ballet d'une simplicité primitive. Personnages étonnés devant leur propre vie, qui passent, sans transition aucune, de l'exubérante joie à la profonde peine. Un va-et-vient incessant comme la vie, des chutes soudaines comme la mort. L'obsession du geste simple, repris, répété. Naïveté peut-être intentionnelle, mais qui engendre la monotonie. Chorégraphie pauvre, rythmes ternaires, branles, rondes, menuets... On y retrouve aussi le langage des ballets Jooss et de Martha Graham.

Rodéo est un ballet de joie, une sorte de Real Romance ou de Western. Cette fête de la jeunesse à Brunt Ranch a un caractère folklorique enjoué et plaisant. John Kriza et Jenny Workman y sèment le drame et la joie, et tout finit par un baiser, car là-bas l'amour est aussi simple que la danse.

L'arrivée d'Alicia Markowa va sans doute apporter une lumière vive. Elle n'a pas dansé à Paris depuis 1939. La danseuse la plus légère du monde, celle



Pour la première fois dans l'histoire de la danse voici un pas de deux dansé par deux garçons... Skibine-Hadrien, Zoritch-Antinoüs.

Olga Adabache est une lionne féroce. Antinoüs périrait si Hadrien, ému par sa jeune beauté, ne venait le sauver.

qui a le pied le plus petit et le plus cambré, et qui peut mettre un chausson de la Taglioni dont on lui a fait cadeau à Londres, la seule danseuse que Matisse ait habillée — dès l'âge de treize ans, chez Diaghilev — Alicia Markowa dansera *Giselle*, comme le dansait la Taglioni, sans virtuosité, dans la douceur triste du romantisme.

PARIS aime encore Janine Charrat, enfant de la capitale. Il offre un théâtre au bel *Héraklès*.

Héraklès, mythe de la puissance, ne travaille que deux fois pour Janine Charrat. Il combat avec l'Hydre, et danse avec la biche aux pieds d'airain. Thiriet a écrit pour lui une musique élégante, très parisienne, me semble-t-il, bien qu'il ait recherché les modes antiques. Françoise Gillot, épouse de Picasso, recrée pour le demi-dieu un paysage chaotique, où les arbres sont des flèches, le soleil un escargot de mer. Le côté agressif du cadre et des costumes rend assez bien la volonté de puissance du ballet. Malheureusement la chorégraphie de Charrat est loin d'être originale. Les réminiscences de Lifar abondent. On retrouve *Phèdre* et, surtout, *le Chevalier et la Damoiselle*...

Il est difficile de faire parler les dieux...

M. C.

Photographies Serge Lido et *France-Illustration* (Roger Boulet).

Les chorégraphies de Robbins sont mouvementées. Les danseurs du « Ballet Theatre » répètent avec ardeur.

ENTRE DEUX CHAPITRES D'UN ROMAN...

J'AI ENCORE A DIRE...

déclare Henry de Montherlant en nous parlant de son œuvre.

CELUI qui a aimé l'Espagne jusqu'à la passion la plus âpre et la plus indéracinable se penche sur un sombre masque de taureau... Masque de plomb, provenant de fouilles, qui lui a été donné dans une lointaine « ganaderia » d'Andalousie par un éleveur, le marquis de Guadalest, pour avoir bien « toréé » un taurillon de son élevage... C'était en 1925. Et l'odeur de la terre blanche crevassée envahit la maison...

Dehors, la flambée verte des arbres dans le printemps de Paris, la douceur du quai Voltaire. Le passé et le présent se confondent étrangement, et tandis que Montherlant parle ici, dans sa retraite, j'entends de déchirantes guitares. Contraste violent que je ressens directement et qui sied bien à l'auteur et à son œuvre.

« Les hautes aventures sont intérieures », disait Alvaro.

« J'éprouve de plus en plus le besoin d'être seul, d'avoir de grandes journées libres, de me consacrer entièrement à l'œuvre que j'ai encore à écrire. Le moment n'est pas encore venu pour moi de me retourner vers le passé. J'ai encore à dire.

— C'est l'impatience et l'avidité qui couvaient dans « l'Ame et son Ombre », cet essai de « Service inutile » : « C'est maintenant que j'ai faim » de mon œuvre... Laissez-moi me consacrer à ce qui me justifie ici-bas. »

— Une impatience plus grave sans doute. Un écrivain de trente ans peut se permettre de perdre du temps. Pas un écrivain de cinquante-sept. L'existence d'une œuvre pose de lourds problèmes, qui vont en se multipliant. Il faut ou se détacher des œuvres achevées, et accepter qu'elles soient traduites, adaptées, illustrées, interprétées sans les directives de l'auteur, donc parfois trahies, ou bien il faut s'en occuper, perdre des jours à revoir des textes dont on se sent déjà éloigné, et cela au détriment de l'œuvre présente.

— Quelle est l'œuvre présente ?

— Un roman qui sera très long. Huit cents pages environ. J'y travaille depuis juillet. Il ne paraîtra pas avant plusieurs années.

— Le thème ?

— Mystère... Mais je peux vous dire que les personnages, assez nombreux, me dévorent. Il faut suivre leurs vies, complexes, précises, sans les quitter du regard. Un roman vous réclame tout entier et ne supporte aucune dispersion. Il est très difficile d'écrire un long roman à Paris — ce que je fais pourtant. Je pensais y travailler cet été, mais je reprendrai alors mon « Port-Royal » que j'ai décidé de porter au théâtre l'an prochain. Diverses raisons, tantôt d'ordre moral, tantôt d'ordre matériel, m'ont fait ajourner sans cesse la publication et la représentation de « Port-Royal », entièrement terminé en 1942. Depuis 1942 je ne l'ai relu qu'une fois, il y a cinq ans. Ce fut cette pièce dont je parlai d'abord à Jean-Louis Vaudoyer quand il me demanda quelque chose pour la Comédie-Française, en 1941. Mais les persécutions et les méthodes policières sont, hélas ! les mêmes dans tous les temps et sous tous les régimes, et la situation des jansénistes sous Louis XIV rappelait étrangement celle d'une population sous l'occupant : on aurait vu dans ma pièce des allusions et elle eût été interdite. Nous renonçâmes d'un commun accord à la monter.

— Si j'en crois votre postface au « Maître de Santiago », votre cœur est avec les jansénistes.

— En l'occasion, je suis avant tout dramaturge, c'est-à-dire que mon devoir est de faire parler chacun pour le mieux, selon sa vérité personnelle. Quoi que je puisse penser des jansénistes, croyez que rien ne m'a été plus facile que de me mettre dans la peau des défenseurs de l'orthodoxie officielle, tant les hommes du pape que les hommes du roi. Les catholiques n'ont rien à craindre de « Port-Royal ». C'est, au contraire, de mes trois pièces « sacrées » — les autres étant « le Maître de Santiago » et « la Ville dont le prince est un enfant » — celle qui peut les satisfaire le plus, sans l'ombre d'arrière-pensée. « Port-Royal » est une pièce « édifiante », dans le sens où l'on peut dire que sont « édifiantes » des pièces comme les « Dialogues des Carmélites » et « Sur la terre comme au ciel ». D'ailleurs, comme le sujet reste par lui-même un peu délicat, je compte soumettre mon texte avant la représentation à l'archevêché et ne rien faire que d'accord avec lui.

— Vous allez donc consacrer votre été à « Port-Royal » ?

— Oui, je possède une énorme documentation sur ce sujet. Le danger d'un thème comme celui-ci, c'est la tentation de l'histoire. J'ai passé deux années à accumuler des notes... De quoi faire un livre. Et cela pour deux heures de représentation.

— Nous avons hâte de connaître la troisième de ces « pièces sacrées ». Parlez-moi de celles que nous aimons déjà.

— On joue en ce moment « le Maître de Santiago » au théâtre Hébertot, avec Marcel Josz dans le rôle d'Alvaro, qu'il joua plus de quatre cents fois en France, en Italie, en Allemagne, en Autriche, en Belgique. « Santiago » vient de faire deux tournées en Allemagne, avec les mêmes interprètes. A la fin de l'année, création (par des professionnels) de « la Ville dont le prince est un enfant » à Londres, en anglais. Je ne puis vous dire plus en ce moment sur ce projet, qui d'ailleurs n'est pas un simple projet, mais un contrat signé. Pourparlers aussi pour un film tiré de cette pièce en Angleterre.

— « Pasiphaé », qui a soulevé des controverses étranges — car enfin c'était un fragment connu, accepté, aimé — que devient « Pasiphaé » ?

— Elle va être jouée dans les théâtres antiques de l'Afrique du Nord : Dougga, Tipaza, Cherchell. « Phèdre » est aussi à l'affiche, et Vera Korène sera successivement la mère et la fille dans la même soirée...

— Ce qui doit être pour une artiste une expérience passionnante.

— Autre expérience pour Henri Rollan, qui, lui aussi, était un bel Alvaro et qui va succéder sans doute à Victor Francen dans « Celles qu'on prend dans ses bras », à la fin de l'année, au Théâtre Royal du Parc de Bruxelles. Ce même théâtre vient de donner « la Reine morte », avec Jean Yonnel. Au début de 1954, reprise de cette pièce à la Salle Richelieu et, dans le courant de la saison 1954-1955, reprise de « Malatesta » à Marigny. »

... Je vois sur la table les épreuves d'un « Théâtre choisi » de Montherlant, pour la collection des « Classiques Vaubourdolle », de chez Hachette.

« Je croyais qu'il n'y avait dans cette collection que des auteurs morts.

— Comme j'ai pas mal écrit sur les cimetières ces dernières années, peut-être m'a-t-on cru mort. Mais non. Hachette a décidé de mettre quelques auteurs vivants dans cette collection et le hasard veut que ce soit moi, je crois, qui inaugure cette nouvelle formule. Les « Bestiaires » paraîtront également à la rentrée dans les classiques Larousse.

— Ne devait-on pas tirer un film des « Bestiaires » ?

— Je suis en pourparlers avec une société franco-espagnole : pourparlers seulement !

— C'est un thème ardent... De quoi faire un beau film...

— L'Espagne serait un magnifique terrain pour les cinéastes... Songez à la Vieille-Castille...

— Avez-vous envie d'y retourner ?

— Envie... toujours ! Mais ce sera pour plus tard. Dans deux ans peut-être. Je voudrais mettre au point toutes mes notes sur la tauromachie... et revoir des courses de village. Ce n'est pas le moment. Je ne voyagerai pas. Il y a « Port-Royal »... Il y a le roman... Autant d'aventures pressantes... »

Martine CADIEU.

DANS LA LOGE PRÉSIDENTIELLE, M. Auriol félicite l'auteur d' « Asmodée ». **Entre eux,** M. Pierre Descaves ; **à dr.,** M. Georges Duhamel ; derrière M. François Mauriac, Mme Germaine Rouer, interprète du rôle de Mme de Barthas.

EN HOMMAGE A FRANÇOIS MAURIAC, PRIX NOBEL 1952

LA COMÉDIE-FRANÇAISE A REPRIS ASMODÉE

La reprise solennelle d'*Asmodée* à la Comédie-Française permit à son administrateur général, M. Pierre Descaves, de rendre un émouvant hommage à M. François Mauriac, prix Nobel 1952. M. Vincent Auriol avait honoré de sa présence cette grande première, à laquelle assistait tout ce que Paris compte de ministres, d'ambassadeurs et d'académiciens... sans compter les innombrables ayants droit, qui s'honorent d'assister à tous les galas de la Saison. Les pauvres !

Dans un *Appel à François Mauriac,* inséré dans le programme de la Comédie-Française, notre ami et collaborateur Robert Kemp évoque très justement « l'extraordinaire vitalité et la solidité d'*Asmodée* », qui est « de la famille des plus beaux romans de Mauriac ». Cette reprise s'imposait, en effet, et lorsque M. Vincent Auriol accueillit, à l'entr'acte, M. François Mauriac dans son avant-scène, il lui exprima sa joie de retrouver « intacte » cette œuvre qui fut si magistralement mise en scène par Jacques Copeau.

M. H.

DEUX CAMARADES DU CONSERVATOIRE se retrouvent : Charles Boyer **(à gauche)** félicite Fernand Ledoux, qui a triomphé dans le personnage de M. Couture ; **à droite,** Magali de Vandeuil.

L'OPÉRA DE VIENNE A PARIS

PAR ROBERT KEMP

L'Opéra de Paris vient d'offrir l'hospitalité à son illustre cousin l'Opéra de Vienne, dont la précision et la chaleur soulèvent chaque fois notre enthousiasme. La représentation de l'*Elektra* de Richard Strauss, sur un livret de Hofmannsthal, où M. Karl Böhm dirigeait magnifiquement son orchestre de Vienne, fut particulièrement digne d'attention. Hofmannsthal — on pourrait s'en souvenir puisque *Elektra* a été montée jadis ici même avec Germaine Lubin dans le rôle principal, un rôle écrasant — n'a modifié la donnée des grands tragiques grecs que pour exaspérer encore les fureurs, le délire, l'infernale soif de vengeance de la fille d'Agamemnon. Quelle différence entre cette forcenée et la glaciale Electre de Giraudoux, lucide et têtue ! Electre devient une ménade ; sa joie quand Oreste a enfin égorgé sa mère et Egisthe, amante meurtrière, se traduit par des gesticulations et des cris inhumains. Le musicien n'a pas trahi le poète. Il l'aurait plutôt dépassé en ivresse dionysiaque.

Voilà justement ce qui m'attire et me bouleverse. *Elektra* est atrocement germanique. Il n'y a pas à s'étonner de ces paroxysmes quand on se rappelle les malédictions de Nietzsche contre l'apollinisme victorieux du dionysiaque chez les Grecs du siècle de Périclès et contre le moraliste précartésien Socrate. L'âme allemande est antihellénique, antiionienne en tout cas ; et profondément. De là Wagner, en dépit de ses saluts courtois à l'art pur de la Grèce. *Elektra* est un épigone de la Tétralogie. On y surprend à chaque instant des thèmes, des sonorités dont *le Crépuscule des dieux* a émerveillé mes oreilles. Mycènes est un Walhalla près de s'écrouler dans un brasier géant ; l'orage de *la Valkyrie* soulève l'orchestre ; Oreste prend le ton de Siegfried ; le gosier d'Elektra rivalise de tension avec celui de Brunhilde.

Plus encore. Sa fureur finale, où elle parcourt la scène au pas de l'oie, les bras allongés à la limite de l'allongement, puis se roule sur les marches, ivre de sa victoire, et même les scènes plus calmes où elle flétrit la mollesse de sa sœur Chrysothémis ou défie la criminelle Clytemnestre m'obligeraient à songer à Hitler-le-Hurleur, quand il secouait la relative apathie de ses généraux. Tel on nous l'a décrit, frappant les murs de ses poings, les yeux sanglants, la bouche baveuse, et s'étranglant d'éloquence. Telle est *Elektra...* Du coup, je vous ai avoué que cette musique, pour riche qu'en soit la matière ou la pâte, n'est pas de celles qui me touchent. Elle me laisse assommé et pessimiste. Il y a là un phénomène racial, très distinct jusque chez un poète et un musicien de haute classe, qui donne à méditer sur le tréfonds des âmes allemandes. Cette musique, surtout, aux pulsations terribles, dont l'auteur aurait inventé les timbales si elles lui eussent manqué, cette musique de canonnade est réellement effrayante...

Malgré sa petite taille et ses rondeurs, Mme Christl Goltz a joué ce rôle mammouth, athlétique et déchaîné avec un merveilleux courage. Elle est venue à bout des obstacles que la partition multipliait et qu'elle dressait elle-même devant sa réussite. On ne peut que louer les autres interprètes : Mmes Hongen et Zadek, MM. Schöffler et Max Lorenz. L'orchestre surtout... Quelle force, quelle palette ! Quels *Sturm und Drang !* En prologue, M. Karl Böhm avait conduit du Mozart, en transparence et en fraîcheur. Je crains cependant qu'il n'ait été légèrement didactique, ou apprêté, et qu'il n'ait, dans la symphonie *Jupiter,* exagéré le pathétique de certains développements qui pourraient bien n'être que de la rhétorique.

La Flûte enchantée, aérienne, spirituelle, tendre, majestueuse, a donné à ses auditeurs l'impression du parfait, de ce qu'on croit l'inaccessible. Cette fois l'asymptote s'est confondue avec la courbe idéale... Mmes Lipp, Seefried et Loose ; MM. Erik Kunz, Weber, Schöffler et Dermota ont déployé toutes les vertus de grands chanteurs respectueux, amoureux de leur texte, le pénétrant, l'animant... Mozart n'était pas de la famille de Strauss. Sa musique nous conduit aux îles Fortunées, aux Champs Elysées fleuris d'asphodèles. Non sur des champs de carnage.

Resterait à parler de *l'Amour de Danaé* de Strauss, œuvre de vieillesse, hautaine et intarissable... Elle mérite d'être réentendue et étudiée de plus près.

Jamais encore Serge Lifar n'avait réglé de « French-Cancan » pour le corps de ballet de l'Opéra. Les charmantes étoiles de notre Académie nationale de musique ont prouvé que cette danse n'était qu'un jeu pour elles. Sur notre cliché, Liane Daydé.

AU MOULIN-ROUGE, LES PETITS LITS BLANCS

Le vingt-cinquième bal des Petits Lits Blancs s'est déroulé au Moulin-Rouge, et ce cadre, que l'on pouvait redouter pour une fête aussi somptueusement élégante, n'en a pas moins été apprécié par une assistance particulièrement ravie de se retrouver sur la piste... où dansèrent autrefois la Goulue et Grille-d'Egout.

M. Léon Bailby — l'infatigable animateur de ce bal — arriva vers 11 heures, peu après M. le président de la République, et le spectacle commença. Rendons grâces à Guy des Cars, qui ordonnança le programme ; nous vîmes cette année au Moulin-Rouge des vedettes mondiales... sans compter les spectateurs, parmi lesquels Charlie Chaplin, Gary Cooper et Sam Goldwyn.

Comme toujours — et c'est là une remarque qui reste valable depuis des années — le bal des Petits Lits Blancs comprend trop d'attractions. Nous restons persuadé que toutes les femmes sont là pour se voir et faire voir leurs robes... or on a très peu dansé cette année tant le spectacle était long !

Mais quelle affiche ! Avec Bing Crosby, l'incomparable ; les Bernard, qui obtinrent un triomphe ; Joséphine Baker, si adroite ; Lily Pons, Gaston Poulet et son fils Gérard, dans une fantaisie burlesque ; les danseuses étoiles de l'Opéra, dans un French-Cancan endiablé, et l'étourdissant Peter Ustinov.

Il faudrait encore citer bien des artistes, d'Annie Cordy, Robert et Danielle Rocca, qui présentèrent le spectacle, à Madeleine Robinson, qui fit acclamer Charlie Chaplin et Gary Cooper, et à Edmond Heuzé, qui évoqua sa jeunesse.... lorsqu'il se nommait Cocotte et qu'il dansait au Moulin-Rouge...

Tout Paris était là. Huit millions de recettes ! Les petits enfants des Petits Lits Blancs seront soignés et peut-être guéris !

Marcel IDZKOWSKI.

Au hasard des tables, deux visages : celui de Charlie Chaplin...

... et celui du général Kœnig.

Au premier rang, « le navigateur solitaire », Yves Le Toumelin, et le chanteur américain Bing Crosby, qui remporta un triomphe. **Au second plan, à gauche,** Gisèle Pascal et Gary Cooper.

Oleg Koby, interminable sous son haut gibus, et Catherine Kath ont fait revivre les personnages de Valentin le Désossé et de la Goulue pour les spectateurs des « Petits Lits Blancs ».

Photographies *France-Illustration* (Pierre Bizet.)

L'OPINION D'YVES GANDON SUR « FANNY » ET « CANDUELA »

Après la reprise de *Marius* au théâtre Sarah-Bernhardt, celle de *Fanny* devenait nécessaire. *Fanny*, suite de *Marius*, est cependant une pièce fort différente. Avec une admirable astuce, Marcel Pagnol y a repris un thème familier au roman-feuilleton et au mélodrame : celui de la fille qui a « fauté » et qui, ayant recouvré l'honneur par la grâce d'un brave homme de mari, repousse, lorsqu'il lui revient, le séducteur toujours aimé. « Si Peau d'Ane m'était conté... » Tout est dans la façon d'accommoder le brouet, et, comme dans *Marius*, la sauce marseillaise fait ici supérieurement passer le poisson. Personne n'a su brosser de Marseille et des Marseillais un tableau aussi vivant et aussi juste. Le magnétophone même ne rendrait pas mieux. Aussi écoute-t-on toujours avec un amusement attendri les conversations de César avec le bon Panisse, le plaisant Escartefigue et le susceptible M. Brun. On compatit aux transes d'Honorine ; on sympathise avec cette petite follette de Fanny. On se sent presque en famille ; il n'y a pas solution de continuité entre le plateau et la salle. Je ne crois pas que, pour un homme de théâtre, il y ait de plus belle réussite. Ce diable de Marcel Pagnol réussit même à ne pas nous irriter quand César devient sentencieux et joue les maîtres de morale. Quel dommage qu'il ait abandonné le théâtre ! La scène française aurait grand besoin aujourd'hui de cet air salubre, tonique, allègre qui circule dans *Fanny* et dans *Marius*, de cette simplicité cordiale, de cette bonne humeur.

Il n'y a que des éloges à faire à l'interprétation. Henri Vilbert est tout ce qu'il devait être. Moins frappant que Raimu, il ne figure pas moins son personnage dans une parfaite fusion avec le rôle. César est par lui haussé au type. Arius est un Panisse exemplaire. Et tous les autres, de Milly Mathis et de René Sarvil aux cadets Roger Crouzet et Pierrette Bruno, ont bien mérité de Pagnol.

Je crains fort de ne pas faire sourire M. Maurice Clavel, dont le Théâtre de l'Humour représente *Canduela*, en lui disant que la clarté, la netteté du trait, que possède si éminemment une pièce comme *Fanny*, sont des qualités indispensables à la scène. Je ne doute pas que M. Clavel soit un esprit fort brillant, orné, curieux, épris de haute littérature et soucieux d'apporter sa contribution originale à la dramaturgie de ce temps. Mais, après la ténébreuse *Terrasse de Midi*, nous offrir l'exécrable *Maguelonne*, et après *Maguelonne* assener sur la tête de ses contemporains une *Canduela*, en vérité cela est trop, et l'on se demande ce qu'il faut admirer le plus dans de telles aventures, de la stupéfiante naïveté des directeurs capables de s'abuser sur des œuvres aussi informes ou du courage des acteurs qui les interprètent.

Je voudrais disposer de plus de place pour détailler et tenter de m'expliquer à moi-même l'action du nouveau chef-d'œuvre de M. Clavel. Cela se passe en 1808, en Espagne. L'aïeule, Canduela, tient enfermée, depuis sa naissance, sa petite-fille Mariana. Pourquoi ? Parce que celle-ci, âgée de quinze ans, est une enfant de l'amour. Le dernier fils de Canduela, Maurice, arrive après avoir massacré beaucoup de Français. Il voudrait que Mariana sortît de sa retraite. On l'accuse alors d'être amoureux de sa nièce. Puis survient un autre homme, qui chasse tout le monde et viole la petite. Le viol a lieu sur scène : c'est l'attraction. Or ledit homme n'est autre que le père de l'innocente victime. Il est aussi celui qui a mis les Français en déroute. Mais il accepte très gentiment d'être poignardé par Maurice.

Tout cela, il faut le dire, n'a ni queue ni tête, et l'auteur, qui se souvient tour à tour de Claudel et de Lorca, emploie, pour débrouiller son absurde écheveau, un langage surchargé d'ornements barbares et assez vaguement contenu dans des alexandrins presque toujours distendus, rocailleux et piètrement assonancés. Çà et là éclate une belle image, et puis l'on retombe dans un décourageant verbiage apocalyptique. Parlant d'hommes qui vont mourir (ce sont, je crois, les Français de l'armée cernée à Baylen), la vieille Canduela vaticine en ces termes : « Et puis le noir, et puis le blanc, puis le néant les simplifieront. » C'est plutôt le style de l'auteur, hélas ! qui demanderait à être simplifié. Et c'est Raymond Hermantier, Hermantier l'ardent, le courageux, l'habile, qui a monté cet affligeant spectacle !

AU XXXVe SALON AUTOMOBILE DE TURIN

LA NOUVELLE « 1100 FIAT » RÉSUME LES TENDANCES DE LA CONSTRUCTION EUROPÉENNE

PAR MAURICE PHILIPPE

Alors qu'en 1948 le Salon automobile de Turin, d'une surface de 12.000 mètres carrés, réunissait deux cent soixante-dix-huit exposants représentant cinq nations, le Salon de cette année ne groupait pas moins de quatre cents exposants, appartenant à dix nations, et sa surface a dû être portée à 25.000 mètres carrés.

Ce Salon présentait plusieurs modèles italiens nouveaux : la Fiat 1400 à moteur diesel, la Lancia « Appia » 1.100 cm³ et une nouvelle Aurelia « grand tourisme » de 2.500 cm³, l'Alfa-Romeo « Soucoupe volante », les « toutes petites » voitures Siata (Mitzi), Iso et Issi, sans parler de la nouvelle 1100 Fiat.

C'est pourtant cette voiture qui caractérise le mieux les tendances actuelles de la construction automobile européenne. Rien d'étonnant d'ailleurs : la Fiat, par son importance, ne peut se borner à construire une voiture tenant principalement compte des désirs de la clientèle italienne ; il lui faut surtout envisager de construire à l'échelle européenne. Et c'est ainsi qu'on voit la nouvelle 1100 abandonner résolument la fiction de la voiture « en flèche » étroite et longue, qui satisfait peut-être l'œil, mais aux dépens de la logique qui veut qu'une voiture soit faite pour transporter ses passagers avec le maximum de confort.

La nouvelle Fiat sera donc, par rapport à la voiture qu'elle remplace, à la fois plus large à l'intérieur (1 m. 24 aux places avant et arrière au lieu de 1 m. 11 à l'avant et 0 m. 92 à l'arrière) et d'un encombrement en longueur réduit de 0 m. 325. Néanmoins, l'adoption de formes moins effilées permettra de disposer d'un coffre arrière de plus grand volume.

Pour le reste, aucune surprise : notamment l'adoption du mode de construction à carrosserie « autoporteuse » et les perfectionnements de détail ont permis d'alléger l'ensemble (moins de 800 kilos) et d'augmenter la valeur des performances de la voiture (vitesse 115 à l'heure, consommation 8 litres aux 100 kilomètres, meilleures accélérations). Il s'y ajoute une plus grande visibilité.

Une autre évolution, déjà esquissée auparavant, est l'abandon progressif de la recherche impérative d'une diminution des cylindrées.

Dans cet ordre d'idées, on s'en tient de plus en plus au « raisonnable ». Pour remplacer la 1100 Fiat, on pensait, généralement, à une 750 centimètres cubes. Il n'en a rien été.

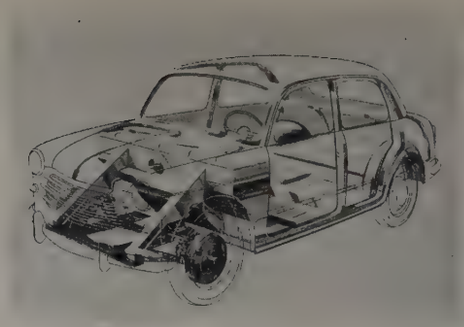
Fait plus symptomatique encore : Lancia remplaçant son modèle Ardea, de 900 centimètres cubes, par l'Appia, équipée d'un moteur 1.100 centimètres cubes (version en 4 cylindres du 6 cylindres de l'Aurelia). Nous assistons même, en plusieurs cas, à une course vers l'augmentation des cylindrées : chez Fiat, à la 1.400 centimètres cubes s'ajoutait, l'an dernier, la 1.900 centimètres cubes, tandis que la Lancia Aurelia 1.750 centimètres cubes pouvait être munie d'un moteur 2 litres. Et voici qu'aujourd'hui cette même voiture comporte une version avec un moteur 2 l. 500 développant 118 CV. Dans l'ordre « grand sport », on a examiné avec curiosité le prototype Alfa-Romeo « Soucoupe Volante », qui, en cylindrée 2 et 3 litres, poursuit ses essais.

Les très petites voitures ne sont encore construites en Italie que par des marques de second plan : Siata, spécialisée dans la transformation en voitures sport de voitures de série (500 Fiat Amica, 1400 Fiat Diana, etc.), a présenté une deux places à moteur arrière 2 cylindres, 4 temps, en ligne, inclinés à 20 degrés, soupapes latérales, à refroidissement par air ; cependant que les deux firmes milanaises Iso et Issi (Instituto Scientifico Sperimentale Industriale) ont exposé de petits véhicules à moteur monocylindre à deux temps de 200 et 125 cm³.

Dans un autre ordre d'idées, Fiat monte maintenant sur la 1400 le moteur diesel 1.900 centimètres cubes léger et rapide (quatre cylindres 82×90 développant 40 CV à 3.200 tours-minute) équipant précédemment le camion léger 615/N, la « Campagnola » et le tracteur agricole modèle 25. C'est là une nouvelle étape de l'intéressante orientation vers l'emploi du diesel dans la voiture, lequel permet des consommations très réduites d'un carburant bon marché.

Pour l'usager qui roule beaucoup, cette économie doit compenser largement la différence du prix d'achat. Il est à noter que Daimler-Benz avait, notamment, exposé à Turin sa voiture à moteur diesel, dont les caractéristiques sont proches de celles de la Fiat.

Dans le domaine du véhicule industriel, on a remarqué le nouveau moteur diesel Fiat 203, six cylindres horizontaux muni éventuellement d'un accouplement hydraulique ; le camion Bianchi « Fiumaro », 5 tonnes à moteur diesel quatre cylindres 110×140 (5.320 centimètres cubes) 84 CV, à quatre roues motrices ; le camion Lancia Beta diesel deux cylindres deux temps 100×125 (1.963 centimètres cubes) 42 CV.

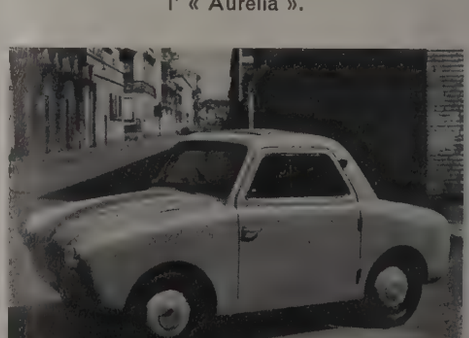


Ce schéma détaille la structure de la nouvelle Fiat 1100, à carrosserie autoporteuse.

Dans le vaste coffre arrière une place rationnelle a été réservée à la roue de secours.

Un modèle élégant et sobre de carrosserie Pinin-Farina sur Ferrari.

La nouvelle Lancia « Appia », dont les formes extérieures sont semblables à celles de l' « Aurelia ».



Une nouvelle petite voiture, la Siata « Mitzi » à moteur deux cylindres placé à l'arrière.

LA PAROLE EST AUX ASTRES

PAR MARGUERITE JUIN

Semaine du 30 mai au 6 juin 1953

LE 2 juin, Elizabeth II d'Angleterre sera couronnée. Cette jeune reine est née le 21 avril 1926. Par la date de cette fête, il est facile de comprendre que le Soleil n'est pas plus important que les autres planètes dans un thème natal ; ces grandes manifestations d'une native du Taureau se passant au mois de juin le démontrent.

De très bons aspects parcourent à cette date le ciel astral de la jeune reine ; en outre, le Soleil du jour transitera la roue de fortune dans ce thème pendant que Pluton, encore très inconnu et assez insondable, met son voile sur les lourds aspects de ce ciel astral : l'opposition Mars - Jupiter à Neptune-Lune-Lune Noire en carré à Saturne. Espérons que ces vibrations atténueront les grands soucis futurs de ce règne.

RÉPERCUSSION DES SIGNES PLANÉTAIRES SELON LE DESTIN POUR LES PERSONNES NÉES ENTRE :

Le **21** Mars et le **20** Avril	Enfin Vénus n'est plus troublée par de mauvais aspects. Glanez des joies sentimentales.
Le **20** Avril et le **21** Mai	Climat de légère angoisse ; petites difficultés qui deviennent grandes pour les natifs de 1939 et de 1940.
Le **21** Mai et le **21** Juin	Natifs des Gémeaux, continuez à parcourir joyeusement la route qui conduit aux grandes joies de l'existence.
Le **21** Juin et le **22** Juillet	Le 31 peut être très pénible pour les 2e Décan. Grand calme et grande réserve sont recommandés pour le 3e Décan.
Le **22** Juillet et le **23** Août	Les 3e Décan peuvent voir éclore le grand amour de leur vie.
Le **23** Août et le **23** Septembre	Les premiers jours de la semaine peuvent réserver une petite joie à laquelle il faut s'accrocher, car le carré envoyé par les Gémeaux pénétrera les réalités de vibrations dures.
Le **23** Sept. et le **24** Octobre	Toujours dominés par la conjonction Neptune-Saturne, soutenue cette semaine par le trigone de Mars, les natifs de la Balance peuvent connaître des jours mouvementés, emplis d'émotions diverses, heureuses ou malheureuses, surtout pour le 3e Décan.
Le **24** Oct. et le **23** Novembre	Fin de semaine agréable.
Le **23** Novem. et le **22** Décem.	Bouleversements ; décisions extrêmement importantes à prendre. Ces influx joueront pendant plusieurs semaines.
Le **22** Décem. et le **22** Janvier	Pour vous aussi des bouleversements sont à craindre, surtout pour le 2e et le 3e Décan.
Le **22** Janvier et le **20** Février	De grandes joies peuvent survenir.
Le **20** Février et le **21** Mars	Le 4 et le 5 juin peuvent être très douloureux.

THÈME ASTRAL DE M. X..., né le 1er juin 1913, à...

THEME fort curieux et certainement lourd à supporter sur le plan terrestre. Il apporte une continuelle tension des nerfs, des sentiments et de la pensée.

Malgré bien des efforts, le désir certain d'avoir une situation en vue et de s'élever au-dessus de son propre milieu n'est pas satisfait. L'intolérance et la diversité qui forment la règle de conduite de ce natif sont la cause de la non-réalisation de ses vœux.

Doué d'un sens social, intimement convaincu de ses propres capacités, ce natif a de très nombreuses occupations ; il aime se mêler à des créations ou projets de sociétés presque occultes, ou bien simplement s'y joindre. Des recherches scientifiques ou autres l'intéressent également. L'intelligence, subtile, peut-être trop subtile, est dirigée vers des buts intéressés. Du reste, la fortune vient ou est venue et elle ne reste pas ; si le drame moral est là, le sublime de l'esprit peut en sortir également.

De 1944 à 1949, les joies de la vie ont dû être fort nombreuses. Période qui ne se reproduira jamais ! Actuellement, ennuis, accidents, maladies, difficultés dominent. Un répit s'annonce cependant : des satisfactions peuvent venir, rappelant surtout une période de l'existence vécue il y a douze ans. Cette période heureuse, susceptible de durer un an et demi, peut arriver dès la fin du mois prochain. Malheureusement les soucis reviennent dans la seconde partie de 1954 et peuvent connaître une recrudescence en 1957.

Ce natif est pour beaucoup responsable de ses propres ennuis, voulant trop obtenir de la vie. Il veut se rendre impénétrable et donner l'aspect de plusieurs visages, de plusieurs volontés. Nature extrêmement complexe. S'il abandonne jamais ce grand orgueil qui le pousse à posséder pour dominer, alors la flamme de génie déposée en ce natif pourra se révéler et lui offrir des résultats surprenants, magnifiques ; mais il faut avant se plier : la simplicité et l'austérité sont alors nécessaires.

Le foyer est plein de soucis, les amis ne sont pas très sûrs.

La santé donne également des soucis.

Ce thème est déficient. La sagesse serait de profiter avec calme et simplicité des bons aspects qui vont jouer, sans demander un résultat trop brillant.

La santé d'une femme peut aussi être une cause de soucis. Il faut que dans votre foyer ou dans votre emploi chacun reste à sa place subalterne, comme vous-même. Vous avez trop d'idées à la fois, vos occupations sont trop dispersées ; pourtant votre occupation principale est bonne ; il faudrait vous y tenir, ainsi les résultats seraient meilleurs. Dans cette occupation journalière vous avez le bonheur sous la main, bonheur fait d'une présence féminine bonne et sincère.

Malgré tout, pour avoir quelques satisfactions, il faut que le mariage (si jamais il y a mariage) soit très tardif.

LE LIVRE QUE VOUS DEVEZ AVOIR LU SI VOUS VOUS INTÉRESSEZ A...

LA DÉFENSE DE L'EUROPE :

Général P.-E. Jacquot, *Chimères ou Réalité : essai de stratégie occidentale*, préface d'André Malraux (Gallimard, 202 pages). Ce livre ne s'adresse pas aux seuls techniciens ; il intéresse tous ceux qui se posent l'angoissant problème d'un éventuel conflit entre l'Est et l'Ouest. Ancien membre du Conseil supérieur de la guerre, son auteur rappelle l'évolution de la puissance continentale depuis un siècle et demi : elle s'est déplacée vers l'est, de Paris à Berlin, puis de Berlin à Moscou ; simultanément sa capacité maritime allait diminuant, de la France à l'Allemagne, puis de l'Allemagne à la Russie. Aujourd'hui, la puissance continentale se replie au plus profond des terres et la puissance maritime se développe à l'abri des ceintures océaniques. La rencontre directe des adversaires est ainsi rendue plus difficile au début d'un conflit ; le rôle des aviations stratégiques et des marines modernisées devient capital.

Dans l'éventualité d'une agression soviétique, la masse d'hommes que la Russie pourrait mettre en mouvement ne pèse pas plus que celle de la Wehrmacht en 1940, compte tenu des contingents immobilisés dans l'Est ou nécessaires pour maintenir les Etats satellites dans l'obéissance.

Le général Jacquot énonce les conditions à réaliser pour faire échec à cette puissance, grâce à un renouveau des conceptions stratégiques. Si la Russie se livrait à une attaque locale, elle ne pourrait s'attendre, après des succès initiaux, qu'à une riposte qui signifierait pour elle la défaite et la chute du régime. Le temps des fronts continus est passé ; en revanche il pourrait être nécessaire de reconsidérer le rôle des fortifications de campagne et même des fortifications permanentes.

Un exposé en somme rassurant, si les enseignements qu'il comporte ne sont pas perdus...

ALBERT MOUSSET.

NÉCROLOGIE

LÉON XANROF

L'AIMABLE écrivain qui vient de disparaître était — et restera — pour beaucoup l'auteur du *Fiacre*. Cela l'agaçait un peu. Mais c'est un fait que cette chanson, à laquelle est aussi attaché le nom d'Yvette Guilbert, lui valut la célébrité. Il en écrivit beaucoup d'autres et aussi des chroniques, des revues, des livrets d'opérettes. Né à Paris en 1867, il s'appelait exactement Fornax et avait retourné son nom pour en faire un pseudonyme. Il avait épousé une chanteuse de l'Opéra, Mlle Carrère. D'une très grande activité, d'une jeunesse persistante, il se dépensa beaucoup pour toutes les œuvres fondées en faveur des écrivains. On sait peu qu'il avait des préoccupations littéraires fort éloignées du genre badin qui l'avait rendu célèbre et qu'il avait écrit notamment un livre sur *la Mécanique de l'esprit*, dont on a dit qu'il rapprochait son auteur de Valéry.

DJANGO REINHARDT

LE célèbre guitariste Django Reinhardt, un des représentants les plus marquants du jazz européen, est décédé à l'hôpital de Fontainebleau. Ses succès, confirmés par le disque, avaient été considérables. Depuis quelque temps il s'était un peu éloigné des salles de concert et vivait dans sa villa de Sannois, où il s'adonnait à la composition et à la peinture.

A LA COMÉDIE-FRANÇAISE

ADMINISTRATEUR général de la Comédie-Française, M. Pierre Descaves a appelé auprès de lui notre excellent collaborateur et ami Marcel Idzkowski, auquel il a demandé d'assurer, dans le cadre du secrétariat général, les liaisons avec la presse. Nous nous réjouissons de cet heureux choix. Il place à un poste délicat l'homme le plus apte à le remplir. Par sa courtoisie, son tact, son expérience du Tout-Paris, Marcel Idzkowski rendra de grands services à la Maison de Molière.

L'ANNUAIRE MÉDICAL ET PHARMACEUTIQUE DE L'UNION FRANÇAISE

CET ouvrage, dont l'édition 1953 vient de paraître, contient la liste exacte des médecins, médecins pro-pharmaciens, pharmaciens, dentistes, sages-femmes, vétérinaires, cliniques, hôpitaux, dispensaires, maternités, infirmeries, grossistes et dépositaires en produits pharmaceutiques de tous les territoires de l'Union française. Il rendra les plus grands services à tous les industriels et commerçants intéressés pour assurer leur propagande directe dans toutes les régions de la France d'outre-mer. Un ouvrage relié toile, 470 pages, 1.370 francs franco. (Edité par la Société d'expansion médicale et pharmaceutique, 55, rue d'Isly à Alger. — C.C.P. n° 80-70. Alger.)

NOUVELLES RELIGIEUSES

LA MISSION PONTIFICALE AU COURONNEMENT

Mgr Pierre Veuillot, de la Secrétairerie d'Etat, a été désigné par le Souverain Pontife pour faire partie de la mission pontificale aux fêtes du couronnement de la reine d'Angleterre. A cette occasion, il a été élevé par Sa Sainteté à la dignité de prélat de sa maison.

UNE « FRATERNITÉ » NAIT A TAMANRASSET

DEPUIS la mort du Père de Foucauld, assassiné en 1916 à Tamanrasset, son ermitage, pieusement entretenu par les soins des officiers des Affaires indigènes, était demeuré inoccupé.

L'apôtre du Sahara a désormais des successeurs. Une « Fraternité », le rêve du Père de Foucauld, est en construction. Un Frère et trois Petites Sœurs du Sacré-Cœur de Jésus s'y installent. Le Père souhaitait ardemment la création de cette congrégation, mais, de son vivant, il ne trouva jamais de compagnon désireux de partager son austère existence saharienne.

ERRATUM

Dans notre article *Colifichets* (numéro du 23 mai) le nom du peintre Cavell a été, par une erreur dont nous nous excusons, orthographié Carell dans les légendes des photographies.

PENSEZ A EUX !

ILS sont plusieurs dizaines de milliers, comme ce garçon, Pierre Vigouroux (de Cadillac-sur-Garonne, Gironde), dans la jungle du Nord-Laos, qui se battent loin de la France pour défendre l'indépendance des Etats associés.

Quand ils reviendront, il faudra les aider, leur trouver du travail. En attendant, leurs familles sont peut-être dans la gêne ; il faut les soutenir moralement et matériellement.

La deuxième campagne du Comité national d'aide aux combattants d'Indochine, aux anciens et à leurs familles s'est ouverte le 24 mai. L'année dernière, grâce à votre générosité, le Comité a pu recueillir 120 millions de francs. Vos dons, cette année, lui permettront d'amplifier son action.

Adressez-les aux comités départementaux ou au Comité national d'aide aux combattants d'Indochine, aux anciens et à leurs familles, 20, rue La Boétie, Paris (8e). C. C. P. n° 58-50 Paris.

A TRAVERS LA FRANCE D'OUTRE-MER

Une exposition sur l'éducation de base en Afrique noire.

APPRENDRE à lire aux populations primitives du globe n'est qu'un des moyens d'améliorer leur sort. Avant même que de savoir lire, elles doivent acquérir des notions élémentaires d'hygiène et des connaissances techniques rudimentaires pour faire produire au sol la nourriture qui leur fait si souvent défaut. C'est cette éducation de base que l'U.N.E.S.C.O. s'applique à répandre méthodiquement à travers le monde, que la France a entrepris de donner à ses populations d'Afrique noire.

Une exposition qui vient de s'ouvrir au Musée pédagogique, 23, rue d'Ulm, à Paris, a pour objet de révéler au grand public, à l'aide de photographies et de maquettes, en quoi consiste cette éducation de base en Afrique française et comment elle se donne. On y voit, par exemple, comment la mission de l'U.N.E.S.C.O. a changé la vie d'un village en faisant transformer par ses habitants un marigot boueux en une fontaine publique, en leur apprenant à planter et à cultiver des agrumes. On y voit aussi deux échantillons d'alphabets imagés, reposant sur la phonétique de la langue indigène locale.

Cette exposition n'est qu'une simple introduction pour des profanes à une question très ample — et pratiquement universelle. On imagine l'usage que les éducateurs peuvent faire du cinéma. Mais comment franchissent-ils la barrière de la langue ? Comment intéressent-ils les adultes ? Comment forment-ils les moniteurs ? Ce sont autant de questions que se pose en sortant le visiteur curieux.

P. D.

Courrier musical

« LA MAISON DES MORTS », DE LÉON JANACEK

EN nous donnant cette première audition de l'opéra de Janacek, la Radiodiffusion française vient de témoigner d'un considérable effort dont nous devons lui savoir gré. Du grand compositeur tchèque nous connaissions « Jenufa », exécuté par les soins de la même radio. « La Maison des morts » est une des dernières productions de Janacek ; l'orchestration en fut achevée par un de ses disciples et l'œuvre, créée en 1930, deux ans après la mort du compositeur, au Théâtre national de Brnö, sa ville natale. Jascha Horenstein, fasciné par cet ouvrage, en dirigea une série de représentations en Allemagne et l'a présenté au théâtre des Champs-Elysées en concert privé que les ondes ont directement transmis à tous les auditeurs de France.

Le sujet — chacun l'a deviné — est tiré du livre de Dostoïevsky : des hommes, condamnés au bagne, vivent et se regardent vivre les uns les autres en attendant la fin de leur peine. Pas de présence féminine, pas d'intrigue amoureuse (du moins directement mise sous nos yeux). Ce n'est pas là un obstacle ; il s'en trouve un autre, inévitable et commun à tout ouvrage lyrique traduit : la mésentente qu'accusent parole et chant, quel que soit le savoir-faire de l'adaptateur, et il faut reconnaître ici le rare mérite du livret français de Fred Goldbeck. Un autre écueil nous arrête, plus sérieux cette fois. On a trop souvent fait le rapprochement Moussorgsky-Janacek, et l'on a ainsi fait tort à Janacek. Aucun parallèle possible entre « Boris » et « la Maison des morts » : le premier joue, en quelques scènes, toute l'histoire de la Russie sur la tête d'un seul personnage, et le peuple, partout présent, détermine le mouvement dramatique. C'est là, vraiment, un opéra populaire. Le second, au contraire, est la tragédie intérieure de quelques hommes murés, tels des morts vivants, dans la tombe du bagne. Chacun a son histoire, qu'il raconte à sa manière, sur fond de steppes, de travaux harassants, de rixes, de haines et d'espoirs traduits en arrière-plan par le chœur. C'est un drame clos, hors de la vie des hommes normaux.

Janacek, s'il n'a donc pas réalisé une œuvre populaire, est-il parvenu, du moins, à donner cette sensation pesante, cette intolérable impression d'étouffement et cette angoisse d'attente qui circule, comme une fièvre ardente, à travers tout le livre de Dostoïevsky ? Je ne le pense pas. Mais il faudrait, pour juger mieux, voir l'œuvre à la scène ; et je ne crois pas que nos artistes français (Dieu sait pourtant quelle conscience, quel talent se sont dépensés dans cette redoutable interprétation) soient aptes à examiner avec vérité un opéra tchèque, adapté d'un roman russe et traduit d'une version allemande, elle-même tirée du texte original. Tout cela passe par trop de sensibilités étrangères avant d'arriver jusqu'à nous : l'image n'en peut plus être qu'un pâle et lointain reflet. La musique elle-même, où d'un bout à l'autre de la partition courent des thèmes folkloriques dont elle offre surtout l'harmonisation plus ou moins hardie — plutôt moins que plus — n'est pas de nature à nous imposer la réalité tragique du sujet. Il n'empêche que nous saluons avec respect la tentative de l'Orchestre national, de la Chorale de la Radiodiffusion, des remarquables solistes : Hamel, Veissières, Giraudeau, Barnier, Lovano, Demigny, Depraz, Peyron, Friedmann, et de leur chef enthousiaste et sensible, Jascha Horenstein, en attendant que le théâtre nous offre, si cela est possible, la représentation de « la Maison des morts ».

L. MAURICE-AMOUR.

TRENTE MILLE KILOMÈTRES : D'ALGER A ADDIS-ABEBA

TRENTE MILLE kilomètres à travers le Tibesti, le Congo et l'Ethiopie, tel est le raid que viennent de mener à bien six jeunes Français, MM. Berrier, Denizet, Maréchal, Donnet, Le Bourgeois et le docteur Digeon, à bord de deux voitures « Colorales » de la régie Renault. Partis d'Alger le 15 octobre 1952, ils traversèrent d'abord le Tassili, puis explorèrent le massif du Tibesti, où ils découvrirent des régions volcaniques en activité, des lacs immenses, des oasis verdoyantes, retrouvèrent des traces de civilisations disparues, jamais photographiées jusqu'à ce jour.

Après avoir traversé le Tchad, l'Oubangui-Chari, le Congo Belge, l'Ouganda, le Kenya, et après un très dur parcours sur une piste abandonnée entre Nairobi et Addis-Abeba, l'expédition pénétra en Ethiopie.

Dans ce pays, la mission fut autorisée, à titre exceptionnel, à gagner sous escorte la région secrète des sanctuaires sacrés de la Libella. C'est ainsi qu'on pourra admirer entre autres merveilles, dans le film en couleurs qu'elle rapporte, les cathédrales souterraines de la religion copte.

A l'occasion du retour à Paris des membres de l'expédition, une réception a été organisée par M. Lefaucheux au magasin d'exposition de la régie Renault, avenue des Champs-Elysées. M. André Marie, et M. Fernand Bouxom, vice-président de l'Assemblée nationale, y assistaient.

Pendant leur longue randonnée, les membres de l'exposition Tibesti-Congo-Ethiopie se livrèrent aux plaisirs de la chasse.

Dans son allocution, M. André Marie, ministre de l'Education nationale, adresse ses félicitations aux membres de la mission.

PANORAMA RADIOPHONIQUE

LES préparatifs pour le radioreportage du couronnement de la reine Elizabeth II se poursuivent avec fièvre. Depuis plusieurs mois les techniciens de la B.B.C. et des P.T.T. de Grande-Bretagne établissent les circuits indispensables aux relais des commentaires qui fuseront d'un point à l'autre en suivant l'itinéraire du cortège.

Une lourde tâche incombe à l'Angleterre. En effet, elle diffusera tous les détails de la cérémonie en quarante-quatre langues différentes sur les antennes des services métropolitains et sur celles des services extérieurs, afin que les pays du Commonwealth, les unités des forces britanniques stationnées outre-mer et les marins qui naviguent puissent en suivre le développement comme les habitants des pays étrangers.

La Radiodiffusion-Télévision française et l'Institut National belge de la Radiodiffusion collaboreront avec l'équipe de la B.B.C. La Suisse relaiera l'émission française. Monte-Carlo, les radios danoise, néerlandaise, finlandaise, portugaise, suédoise et suisse dépêcheront à Londres des reporters spéciaux. Plusieurs speakers japonais décriront à leurs compatriotes les différentes phases du sacre. Des commentateurs canadiens, de nombreux représentants des Etats-Unis et de l'Amérique latine en transmettront simultanément le récit à travers le monde. Les spectateurs de quelques pays privilégiés, comme la France, pourront dès 10 h. 30 du matin voir la reine sur l'écran de la télévision au moment de son départ du palais de Buckingham ; ils apercevront le carrosse quelques instants plus tard, en train de longer la Tamise, puis assisteront à son arrivée devant l'annexe de l'abbaye de Westminster avant de contempler l'intérieur du sanctuaire pendant la cérémonie. Une pause de 30 minutes environ est prévue au cours de laquelle une seule et même image fixe restera visible. Puis l'on admirera la belle ordonnance du cortège qui se reformera et le départ de la reine. A Hyde-Park, à Grosvenor-Gate, il défilera tout entier sous les yeux des téléspectateurs, qui assisteront à son retour au palais. Un reportage télévisé du défilé aérien de la R.A.F. terminera la journée. C'est en accord avec les experts de France, des Pays-Bas et de l'Allemagne occidentale que la B.B.C. a élaboré son programme. Les images, grâce à des faisceaux hertziens, seront acheminées de Londres à Cassel en passant par Wrotham, Swingate, près de Douvres, et le mont du Télégraphe, situé à quelques kilomètres de Calais. A partir de Cassel une bifurcation est prévue, les images iront, d'une part, à Paris et, d'autre part, à Flobecq-Bruxelles et Anvers, grâce au relais de Lille.

W.-L. LANDOWSKI.

AU BAL DES PETITS LITS BLANCS

PARMI les attractions des Petits Lits Blancs, la tombola a été suivie, cette année, avec un intérêt tout particulier. Le premier prix en était constitué par deux bijoux, dont le nouveau Flaminaire « Versailles », en or serti de pierreries, créé par Quercia. Marcel Quercia présentait au public ce modèle exclusif, très léger et d'un volume réduit, créé spécialement pour les « Petits Lits Blancs ».

LES SPECTACLES

FOLIES-BERGÈRE
Le plus célèbre Music-Hall du monde
UNE VRAIE FOLIE
Ts les Soirs 20 h. 30
Mat. Dim. & Fêtes 14 h. 30

LA SEMAINE HIPPIQUE

JUMPINGS AFRICAINS ET CONCOURS FRANÇAIS

Les fastes hippiques de Tanger.

MINISTRE de France et président du Comité de contrôle de la zone de Tanger, M. de Panafieu a organisé dernièrement avec quelques amis un brillant jumping qui fut une courtoise réplique aux fêtes tauromachiques données par les Espagnols à la belle époque de Conchita Cintron. Tout le monde, du reste, contribua à son succès, et le ministre de Grande-Bretagne mit gracieusement les grenns du British Tennis Club à la disposition des sportmen.

Quelques cravaches de la métropole avaient fait le déplacement, en particulier M. Beghin et M^lle Crawitz.

Mais la majorité des participants venaient soit d'Espagne, soit du Maroc français ou espagnol, soit même de Tanger, où l'on monte beaucoup à cheval.

Il y eut une coupe internationale, formule Prix des Nations.

Les Espagnols y prirent le meilleur, totalisant 12 points de pénalisation contre 28 au team franco-marocain, venu en deuxième position.

Toutefois, le commandant Feste (France) s'adjugea le meilleur parcours individuel en selle sur El Kahal, arabe-barbe aux trajectoires étonnantes.

Cette fête française fut non seulement celle de nos trois mille compatriotes de la zone internationale, mais aussi celle des trente mille Espagnols de la région, des nombreux étrangers et des indigènes. Dans les tribunes (ci-dessous), le corps diplomatique au complet, ainsi que le représentant de S. M. le Sultan. Au nombre des personnalités ayant contribué à la réussite, M. de Chennevières, ministre de Belgique, M^me Arnavon, inspiratrice du concours, dont la jument, Volezza, fit une bonne présentation malgré un accident qui la handicapa, le général Miquel, président du jury, M. Louis Archer, administrateur de la zone, MM. de Saint-Martin, Besnard, etc.

Cette rencontre internationale, placée sous le signe de saint Georges, s'affirma comme une réelle manifestation d'entente.

DANS LA CITÉ DES CONDÉ

DEVANT la résonance d'une première journée de concours hippique à Chantilly, le marquis du Vivier, président, le baron de Soultrait, vice-président, le comte de Livonnière, ainsi que le colonel de Rolland et M. Jean de Faucon, ont utilisé de nouveau, ces jours-ci, le cadre charmant du parc de Sylvie pour y donner à galoper aux gentlemen de la région parisienne.

Des obstacles variés, une butte, une rivière rendaient les tracés très sportifs. M. Boutté gagna la coupe sans faute, en 1' 23" 3/5 avec Domico C, monté sur l'effet d'ensemble dans les dernières foulées. Le colonel des Roches de Chassay enleva la puissance sur une Alésia retrouvée.

Sur la piste ou dans les tribunes, M^lles Dehesdin et de Dampierre, M^lle Ducornet, M^lle Howlett, le comte de Castries, MM. O. Perron, Matzneff, etc.

Les courses ne sont pas l'unique attrait de la cité des Condé.

TRE-HARDY

A TRAVERS LES EXPOSITIONS

UN VRAI TALENT : DRIES

DRIES. — « Les Poires ».

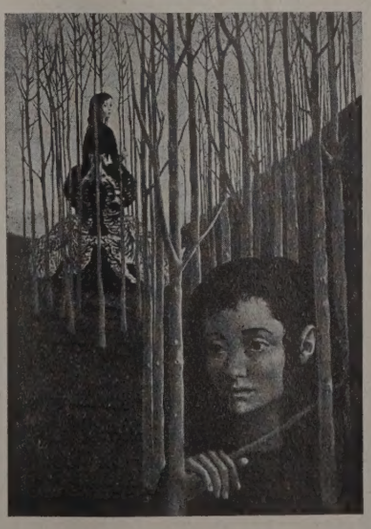
C'EST une profonde satisfaction de voir de la vraie et de la bonne peinture. Avec Dries, nous sommes comblé ! Pâte riche, large facture, harmonies de couleurs, originalité de la composition, réalisme et poésie, voilà ce que contient son œuvre.

Dries, c'est un fait, aime Cézanne, et cela se sent dans sa peinture, mais où est le mal ? Tous les vrais artistes n'ont-ils pas été attirés tôt ou tard vers un illustre prédécesseur ? Et seuls les incapables ne se réclament de personne. Le génie, le talent ou la personnalité apparaissent toujours, même à travers les influences, et cela ne se crée pas, on le porte en soi.

Et Dries, dans sa sincérité, perçoit dans la nature des éléments vivifiants et riches. Il peint « réellement » et non « théoriquement », reprenant ce mot de Renoir : « Les théories ne font pas faire un bon tableau ; elles ne servent le plus souvent qu'à masquer l'insuffisance des moyens d'expression... » Or les moyens d'expression de Dries sont véritables, à la fois puissants et sensibles, sensuels aussi. Ses nus, ses marines, ses paysages, ses natures mortes expriment le poids, la densité des choses, leurs formes aussi et leurs qualités essentielles. (Galerie Monique de Groote.)

JEAN-PIERRE ALAUX

« La Petite Forêt » est le titre de cette toile qu'expose actuellement la Galerie Cardo parmi d'autres œuvres de Jean-Pierre Alaux. Cet artiste a devant lui une longue carrière ; son métier, étonnamment sûr pour un très jeune peintre, permet de prédire qu'elle sera brillante.



PEINTRES DE L'ESPAGNE : DE DELORON, JOYET ET PEDOUSSEAU...

J'AI connu M. Deloron, Jean Joyet, A. Pedousseau à la « Casa Velazquez », à Madrid. Je les ai vus à la découverte de l'Espagne ; cherchant à pénétrer le caractère de ce pays admirable et âpre, à en déceler les mœurs.

Ainsi, c'est avec un vif intérêt que je fus voir les œuvres que ces artistes ont rapportées de leur séjour en Espagne, exposées actuellement à la Galerie de la Maison des Beaux-Arts.

M. Deloron possède un talent incisif, elle reconstruit le paysage en plans bien définis. Jean Joyet est à la fois graveur et peintre ; il pratique la lithographie, et plusieurs de ses œuvres exposées ici, lithographies ou aquarelles, ont été exécutées en vue de l'illustration. Après avoir recherché dans la concision du dessin le caractère propre au site qu'il évoque, Jean Joyet en dégage le style avec une intéressante personnalité.

Quant à A. Pedousseau, c'est, semble-t-il, celui qui a le plus été attiré et influencé, en dehors du pays même, par l'art des maîtres espagnols, par Goya en particulier. Mais il mêle aussi à son œuvre des souvenirs de Rembrandt. Le talent de A. Pedousseau est fort et basé sur des éléments de contraste : clair-obscur, couleurs franches qui s'opposent, une certaine brutalité de la technique qui n'exclut pas une large part de poésie sensible d'un monde réel.

Maurice SERULLAZ.

... A VILLEBŒUF

VILLEBŒUF. — « Corpus Christi à Séville ».

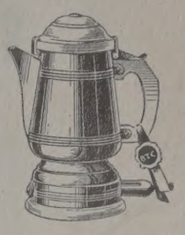
DES longs séjours qu'il fait chaque année en Espagne, Villebœuf rapporte des notations prises sur les lieux dont il n'a jamais fini d'épuiser les charmes. La série d'aquarelles récentes qu'il expose actuellement nous offre une très vivante image de la vie espagnole : la rue, les monuments (il possède un sens très rare de la qualité architecturale), les processions, les fêtes, les courses de taureaux, le grouillement des foules sous le soleil. L'artiste n'a d'autre ambition que de peindre pour son plaisir et de retracer une atmosphère chère à son cœur, mais il le fait avec tant de sensibilité que son œuvre, contrairement à tant d'autres, va plus loin que l'intention. (Galerie de l'Elysée.) — B. Ch.

PETITES INVENTIONS ET TECHNIQUES NOUVELLES

CONFORT AUTOMOBILE

L'OLDSMOBILE est équipée d'un système de conditionnement de l'air comprenant : un condensateur placé devant le radiateur, un compresseur situé au-dessus du moteur, et un élément réfrigérant dans la malle arrière. L'air froid pénètre à l'intérieur par de multiples conduits perforés fixés au toit.

CAFETIERE ELECTRIQUE



LA Foire de Paris a réservé à ses visiteurs des surprises que les fabricants préparaient dans le plus grand secret. B. et T. Cambi présentent la cafetière électrique B.T.C., qui constitue une véritable révolution.

Chromée à l'extérieur, argentée à l'intérieur, ses lignes sont harmonieuses et en font une véritable pièce d'orfèvrerie. Son principe est nouveau et en fait véritablement la cafetière des fins connaisseurs. L'eau portée à ébullition passe dans la mouture gonflée et prend en un seul passage la quintessence de l'arôme de café, puis, au lieu de s'écouler à l'extérieur, reste à l'intérieur dans un récipient indépendant et déjà chauffé. Le moka ne subit donc aucun transvasement, aucun refroidissement, et peut attendre quelques minutes sans rien perdre de ses qualités. L'ensemble de l'opération est surveillé et commandé par un thermostat à voyant lumineux, dont l'extinction indique avec certitude que l'on peut déguster.

LA « PANAIR DO BRASIL » ACHÈTE DES « COMET »

LA « Panair do Brasil » vient d'acheter des avions à réaction Comet à la Société de constructions aéronautiques anglaise De Havilland. La compagnie brésilienne, qui, par l'étendue de son réseau, est le sixième transporteur mondial, se devait de donner toute son attention à la propulsion par réaction, qui marque les débuts d'une nouvelle ère de la locomotion aérienne. Aussi dès 1949 s'intéressa-t-elle aux essais du Comet, qu'elle fit suivre par ses techniciens et par ses commandants de bord, qui furent, après les pilotes d'essai, les premiers à piloter les nouveaux appareils. Les avions dont la « Panair do Brasil » s'est rendue acquéreur sont des Comet de la série II. Elle a pu, grâce à l'appui du gouvernement brésilien et à l'esprit compréhensif dont a fait preuve la Société De Havilland, en acheter d'abord quatre, qu'elle espère pouvoir mettre en service dès 1954 sur ses lignes régulières.

GALERIE
105, rue Perronet - Neuilly
MARTIN-FERRIERES
Espagne, Italie, Fleurs
de 14 à 19 h., Dim. inclus
Jusqu'au 9 juin

LE 75e ANNIVERSAIRE DES ÉCOLES BERLITZ

A PARIS viennent de se réunir, sous la Présidence de Mme Delpeux et en présence de M. Charles Berlitz, vice-président de Berlitz Schools, les directeurs des écoles Berlitz de quelque trente villes du monde.

Ce congrès marquait le soixante-quinzième anniversaire de la fondation de la première école, créée en 1878 en Amérique par Maximilien Berlitz ; né en 1852, celui-ci était d'origine polonaise, et ses capacités linguistiques étaient telles qu'il écrivit lui-même ses livres dans la plupart des principales langues du monde. Parallèlement, il s'employa jusqu'à sa mort, survenue en 1921, à multiplier en Amérique et en Europe ces écoles qui, indépendantes les unes des autres, appliquent toutes cependant les mêmes principes pédagogiques.

UNE NOUVELLE COLLECTION TOURISTIQUE

LA Société Odé, dont la collection « le Monde en couleurs » remporte un succès très vif, annonce la publication d'une collection nouvelle : « le Guide à la page », qui inaugure une formule totalement inédite adaptée aux besoins du voyageur moderne.

Comité de Direction :
Président : Vincent DELPUECH.
Directeur : G. CAHEN-SALVADOR.
Administrateur : S.-M. QUILICI.

FRANCE-ILLUSTRATION MONDE ILLUSTRÉ

13, rue Saint-Georges

Publication hebdomadaire.
GEORGES OUDARD
Fondateur.

TÉL. Administration : TRUdaine 82-54
Rédaction : TRUdaine 78-47

TARIFS D'ABONNEMENT

Chèques postaux : PARIS 4670-19
Adresse télégr. : ÉDIFRANCILUS

FRANCE ET UNION FRANÇAISE

	ABONNEMENT N° 1	ABONNEMENT N° 2	ABONNEMENT N° 3
Un an ...	4.700	6.000	7.000
6 mois ...	2.400	3.100	3.600

ÉTRANGER

	ABONNEMENT N° 1	ABONNEMENT N° 2	ABONNEMENT N° 3
Un an ...	5.700	7.250	8.600
6 mois ...	2.900	3.725	4.400

L'abonnement n° 1 donne droit à **49** numéros de **52** pages. Ce tirage comprend chaque semaine les mêmes pièces ou les mêmes romans que ceux édités dans notre Supplément théâtral et littéraire. **L'abonnement n° 2** est composé de **49** numéros de **44** pages (nouvelles, reportages, études) et, en outre, de **3** numéros spéciaux : **Noël, Printemps, Salon de l'Automobile. L'abonnement n° 3** comprend **49** numéros de **44** pages (informations, études, reportages), ainsi que **3** numéros spéciaux : **Noël, Printemps, Salon de l'Automobile** et également **24** numéros de notre Supplément théâtral et littéraire.

★

Le supplément théâtral et littéraire, en fascicule séparé, réservé aux seuls abonnés, paraît avec le 1er et le 3e numéro de chaque mois

★

Les abonnements partent obligatoirement du 1er de chaque mois. — Les demandes de changement d'adresse devront être accompagnées de la dernière bande et de 20 fr. en timbres-poste. — Droits de reproduction pour le texte et les illustrations réservés pour tous pays. — Les manuscrits, insérés ou non, ne sont jamais rendus et ne peuvent faire l'objet d'une réclamation.

TOURISME ET VILLÉGIATURES

ENVIRONS DE PARIS

L'ÉTANG-LA-VILLE (S.-O.)

LA CHEVRIÈRE 30 min. St-Lazare
HOTEL-RESTAURANT-THÉ
Tout confort. Gd parc. Tél. 96
Délicieux séjour en forêt.

MENNECY (S.-et-O.)

LE RELAIS FLEURI Tél. 38
RESTAURANT - BAR - HOTEL
Pêche - Week-end - Pension
Spécialité de macarons

CÔTE D'AZUR

St-JEAN-CAP-FERRAT

Gd Hôtel du Cap Ferrat Près Nice
Ttes les joies de l'Eté - Son Site - Sa Piscine - Sa Plage.

OCÉAN

BIARRITZ (B.-P.)

BIARRITZ
CARLTON
Rénové
Terrasse sur mer
170 chambres — 100 bains
Prix spéciaux
JUIN-JUILLET

MANCHE

HONFLEUR (Calvados)

LA ROCHE-VASOUY
Hôtel-Restaurant ***
dominant mer. Forêt. Tennis.
A. Chapuy, Dr Pre. T. Honfleur 26

BELGIQUE

SPA (Ardennes belges)

Ville d'Eaux - Cœur - Rhumatismes
60 hôtels et pensions - Casino - Tous sports.
Renseignements gratuits : SYNDICAT D'INITIATIVE.

Cette rubrique bénéficie de conditions spéciales réservées à MM. les Hôteliers ainsi qu'aux Syndicats d'Initiative.

LE BRIDGE (N° 117)

SOLUTION DE L'ÉTUDE N° 103

LE MORT :
♠ 5 2
♡ V 5 3 2
◇ 8 2
♣ 10 6 4 3 2

NORD
OUEST EST
SUD

♠ A R V 4 3
♡ ...
◇ A R D 10 5 4 3
♣ R

Sud joue 5 ◇ et Ouest entame du ♡ R que Sud coupe.

Sud continue correctement par ♠ A et ♠ R et, sur le second tour de ♠, Ouest jette la ♠ D.

Sud joue ensuite ◇ as et découvre qu'Est n'a pas de ◇.

Comment continuer?

La seule astuce de jeu est de s'apercevoir qu'un grave danger menace le contrat.

Si Sud joue le ♠ 3, pour couper, quel risque court-il?

Ouest va couper du ◇ 9 et jouer ♣ pour essayer de donner la main à Est.

Si Est a le ♣ as, Est rejouera ♠ qu'Ouest coupera du ◇ V, et ce sera la chute.

Une fois ce danger décelé, sa parade est facile à trouver.

De quoi s'agit-il? D'empêcher Ouest de couper deux fois ♠.

Pour cela, Sud n'a qu'à jouer ♣ R à la 5e levée, après avoir joué ◇ as.

Si c'est Est qui a le ♣ as, ou bien il rejouera ♠, Sud mettra un petit ♠ et Ouest coupera du ◇ 9, faisant la dernière levée de la défense ; ou bien, ce qui revient au même, Est, après avoir pris du ♣ as, rejouera ♡, Sud coupera et jouera lui-même le ♠ 3.

Si c'est Ouest qui a le ♣ as, il ne pourra déjouer la manœuvre précédente qu'en jouant atout, pour empêcher le mort de couper le ♠ 3 avec son dernier atout. Mais alors Ouest, plongeant dans la fourchette d'atout de Sud, ne fera plus de levée d'atout, et Sud pourra donner une levée à chaque couleur noire sans manquer son contrat.

Le jeu de sécurité du ♣ R à la 5e levée assure donc le contrat. L'unique difficulté était de déceler à temps le danger. Prévoir afin de pourvoir !

ÉTUDE N° 104

LE MORT :
♠ 4 2
♡ A 10 7 5 2
◇ A 6 4 3
♣ 9 5

NORD
OUEST EST
SUD

♠ 3
♡ R D V
◇ 9 8 7 5
♣ R V 6 3 2

Les enchères :

SUD	OUEST	NORD	EST
1 ♠	passe	2 ♡	passe
3 ♠	passe	4 ♠	

Ouest entame du ◇ R, Nord met l'as et Sud le ◇ 2.

Sud coupe ensuite le ◇ 3, du ♠ 7.

Puis Sud joue ♣ as sur lequel Ouest jette le ♣ 4.

Sud continue ensuite par ♣ 8 et Ouest met le ♠ 10.

Comment Est doit-il jouer?

ANDRÉ CHÉRON.

AVIS FINANCIER

B. N. C. I.

Les comptes de l'exercice 1952 font apparaître un bénéfice net de Frs 167.885.870.

Les parts bénéficiaires recevraient cette année une somme de Frs 85,55 brut contre Frs 69,99 en 1952.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

Vente Pal. Just. 10 juin 1953, en 3 lots
3 immeubles sis à **Portbail**
(Manche) **libres de location**, av. droit domm. guerre. **M. à Pr, 1er lot : 2.280.000 fr (d. g. 1.580.000 fr., imm. 700.000 fr.)**
2e lot : 471.000 fr. (d. g. 96.000 fr., imm. 375.000 fr.) 3e lot : 458.000 fr., (d. g. 308.000 fr. imm. 150.000 fr.)
S'adress. Me **Robert Bethout**, av., 48 de Clichy, Paris, **Zang, de Chaisemartin** et **Desaubliaux**, av. à Paris.

VENTE au **PALAIS** de **JUSTICE** à **PARIS** le **SAMEDI 6 JUIN 1953** à 14 h. **EN 7 LOTS**
1° **PROPRIÉTÉ à NESLES-la-MONTAGNE** (Aisne) dite « **CHATEAU de NESLES** » **MISE à PRIX**..... 1.300.000 francs
2° **HOTEL PARTICULIER** à **NEUILLY-sur-SEINE**, 39, rue Perronet **MISE à PRIX**..... 1.430.000 francs
3° **APPARTEMENT** de 3 pièces à Neuilly-S-Seine 41, r. Perronet - **Mise à Prix : 400.000 fr**
4° **TERRAIN** de 220 M² NEUILLY-S-SEINE 4, av. Ph.-Lebeucher - M. à P. : 350.000 fr
5° **IMMEUBLE à NEUILLY-sur-SEINE** 4 bis, av. Ph.-Lebeucher - M. à P. : 650.000 fr
6° **IMMEUBLE à NEUILLY** sur-SEINE, 57 bis, bd de la SAUSSAIE **MISE à PRIX**..... 2.400.000 fr
7° **IMMEUBLE à NEUILLY** sur-SEINE, 93, avenue de NEUILLY **MISE à PRIX**..... 2.000.000 fr
S'adresser à Me **Lucien FRANK**, avoué 61, rue des Petits-Champs à Paris, Me Georges Bertin, avoué à Paris, M. Wiel admin. judiciaire

RUBRIQUE IMMOBILIÈRE

130 Km. Paris, orée Forêt du Perche, beau domaine 240 Ha, 200 Ha bois, 24 Ha prairies, 2 étangs de 16 Ha, demeure cossue 12 pièces, gd confort, communs, potager, vue sur pièce d'eau et forêt. Affaire RARE.
132, Bd Haussmann LAB. 69-34 **D. FEAU**

Palais de l'Automobile et du Cycle
Section du Matériel de Bureau
Grande Section de l'Alimentation
Pavillon de l'Union Française
Participations étrangères
Section de la Mécanique
Salon de l'Ameublement
Salon de la Radio - Salon de l'Artisanat

DU 7 AU 22 JUIN
XXXIIe
FOIRE
internationale de
BORDEAUX
GRANDE SEMAINE AGRICOLE DU 14 AU 22 JUIN

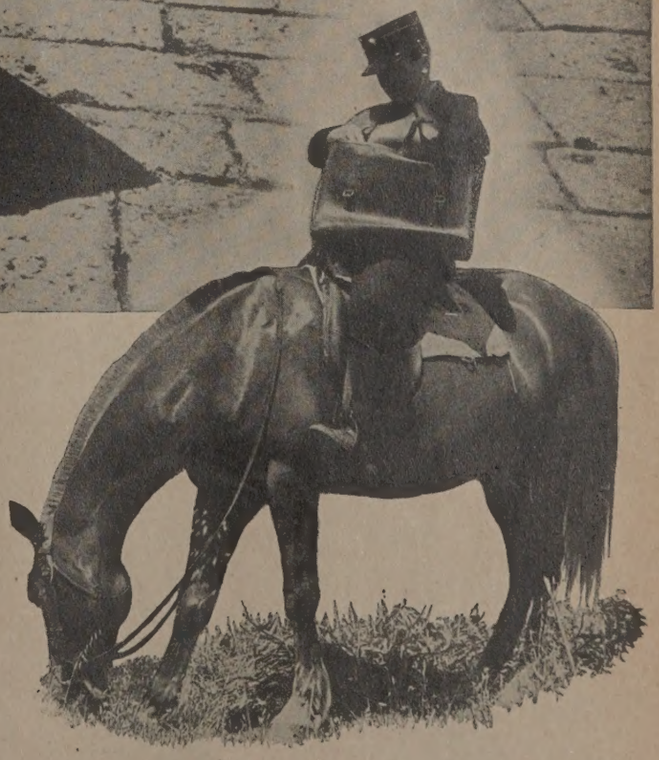
Imprimé sur les presses de la S. N. E. P. (Imprimerie Bobigny). Dépôt légal 2e trimestre 1953. N° 255. — Printed in France.

★ PASSEZ VOS VACANCES EN CORSE..

Ile Rousse . Août 1952

Passons en Corse à l'Ile Rousse de merveilleuses Vacances. Sommes à l'Hôtel Napoléon Bonaparte. Cadre idéal, confort parfait. Vous conseillons faire comme nous. Amitiés

★



C'est à cheval que le facteur rural fait sa tournée en Corse. Grâce à sa monture, il surmonte les difficultés du terrain et peut atteindre les fermes d'accès malaisé.

s'Raphaël

quinquina